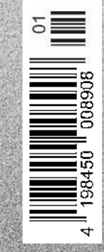
1/2020 Januar/Februar € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

# SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 113

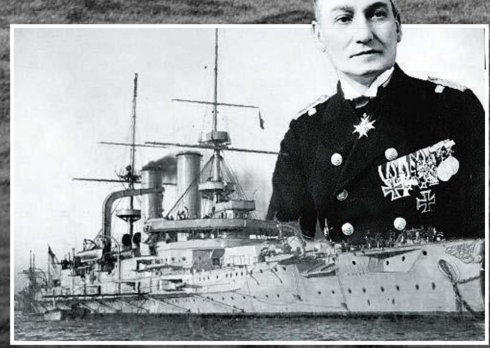
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte




**Midway im Kino: Wie realistisch ist der Blockbuster?**

Vor 75 Jahren

# Die Katastrophe der WILHELM GUSTLOFF



**Otto Hersing:** Wie er mit U 21 zum Weltkriegs-Mythos wurde



**Briten gegen Dänen:** Kräftemessen in Nord- und Ostsee



**Ziel Tokio:** Das Geheimnis der letzten Fahrt von U 234

# Neue Bücher bei OCEANUM!

## Die Welt der Seefahrt gestern und heute auf über 300 Seiten. OCEANUM. Das maritime Magazin als Buch Nr. 4 jetzt erhältlich!

Das Jahrbuch der Seefahrt informiert Sie Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. Es berichtet fachlich fundiert und erzählt anschaulich über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends.




**OCEANUM Das maritime Magazin als Buch**
Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken
14,8 x 21 cm, 320 Seiten, je Euro 15,90
**Band 1:** ISBN 978-3-86927-501-7
**Band 2:** ISBN 978-3-86927-502-4
**Band 3:** ISBN 978-3-86927-503-1
**Band 4:** ISBN 978-3-86927-504-6

**NEU Bd. 4 €15,90 erscheint jährlich im September**




**NEU € 15,90**

Harald Focke
**OCEANUM SPEZIAL**
**Der Norddeutsche Lloyd 1945 bis 1970**

Mit kompletter Schiffsliste und Risszeichnungen von Karsten Kunibert Krüger-Kopiske
144 Seiten, Euro 15,90




**NEU € 19,90**

**OCEANUM Spezial**
**Die PEKING**
**Das Buch der führenden Experten.** Geschichte, Daten, Fakten und Reportagen zur Rückkehr nach Hamburg, Reportagen. 192 Seiten, 14,8 x 21 cm, Euro 19,90

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Hafenmuseum in Hamburg und dem Verein der Freunde der PEKING e.V.




Manuel Miserok
**OCEANUM Kompakt**
**Seenotretter 2019**

Neuigkeiten und spannende Stories rund um die Seenotretter im neuen Jahrbuch. Erscheint jährlich im Frühjahr. 96 Seiten, 14,8 x 21 cm, Euro 9,90

**NEU € 9,90**




**NEU € 24,90**

Hagen Zielke · Peter Backens
**Cuxhaven – eine historische Bilderreise**
Julius Simonsens Fotos der 1920/30er-Jahre, ein aktueller Fotovergleich und Visionen zum Alten Fischereihafen. »Schifffahrt und Fotografie«, 96 Seiten, 27 x 24 cm, zahlr. Abb., gebunden, Euro 24,90




**NEU € 16,90**

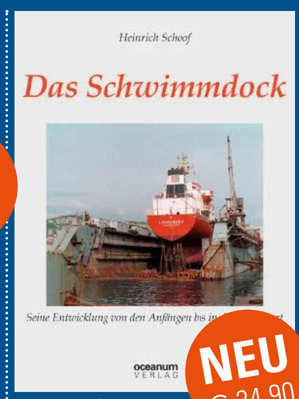
Helmut Seger
**OCEANUM Spezial**
**Leuchtfeuer Bremen · Bremerhaven**

Alle historischen und aktuellen Leuchtfeuer von Bremen bis zur Außenweser. 176 Seiten, 14,8 x 21 cm, Euro 16,90



**NEU € 9,90**

**OCEANUM. Das maritime Magazin KOMPAKT.**
**Die SEUTE DEERN.**
**Segler in Seenot**
von Dirk J. Peters.
96 Seiten, Euro 9,90




**NEU € 34,90**

**Heinrich Schoof**
**Das Schwimmdock.**
Seine Entwicklung von den Anfängen bis in die Gegenwart. Gebunden, Zahlreiche Abbildungen, 176 Seiten, Euro 34,90




**KALENDER 2020 € 19,90**

**Schmidts Häfen. Kalender 2020. Hamburg und Kiel auf Gemälden des Marinemalers Robert Schmidt-Hamburg.**
48,8 x 33 cm, Euro 19,90




**NEU € 16,90**

Harald Focke · Tobias Gerken
**OCEANUM Spezial Inselfähren Ostfriesische Inseln und Helgoland**

Reportagen rund um die Fähren, Vorstellung aller aktuellen Schiffe, historische Schiffe. 160 Seiten, 14,8 x 21 cm, Euro 16,90

**VERLAGS-BUCHHANDLUNG**
www.oceanum.de oder Telefon 04402 / 5 95 56 99

**Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!**

oceanum VERLAG

Oceanum Verlag e.K. · Thienkamp 93 · D-26215 Wiefelstede
Telefon 04402 / 5 95 56 99 · info@oceanum.de

Liebe Leserinnen und Leser,

wer in das maritime 19. Jahrhundert eintaucht, der trifft zwangsläufig zunächst einmal auf das große England, dessen Seemachtsanspruch nach der Seeschlacht von Trafalgar 1805 unbestritten ist („Britannia rules the waves"); dann auf die in der zweiten Jahrhunderthälfte aufstrebenden Mächte USA, Japan und Deutschland, welche die Zeichen der Zeit (gesellschaftlich, wirtschaftlich, politisch-militärisch) erkennen und mitbieten. Die Kleineren – Italien, Österreich-Ungarn und Frankreich – macht man eher am Rande aus, und ganz aus dem Blick gerät Russland, weil es vom historischen Kastendenken stets nur in die Ostsee und das Schwarze Meer eingeordnet und mit Peter dem Großen in Verbindung gebracht wird, der die russische Flotte aus dem Nichts geschaffen und groß gemacht hat.

Nikolaus II. (1825–1855) unternimmt zwar alle Anstrengungen, um Russlands Marine auf die alte Stärke zu bringen, die sie indes nie wieder erreicht. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist sie noch immer die drittgrößte der Welt, gut ausgebildet und motiviert – aber technisch rückständig, weil die ökonomischen Zwänge den Anschluss an die internationalen Entwicklungen verhindern. Und wer den Anschluss auf dem schiffbaulichen Sektor verpasst, hat es wegen der langen Bauphasen schwer, wieder heranzukommen. Umso erstaunlicher sind die Erfolge der russischen Marine in den 1820er- und 1830er-Jahren. Am 27. Oktober 1827 siegt ein englisch-russisches Geschwader über die türkische Flotte bei Navarino – mit unmittelbaren wirtschaftlichen Konsequenzen: Der Handel über den Bosporus und die Schwarzmeer-Häfen nimmt sprunghaft zu, Russland öffnet sich Europa und umgekehrt. Ein Drittel des Warenumschlags erfolgt über südliche Häfen (50 Jahre zuvor waren es noch drei Prozent), Odessa blüht auf und avanciert zur führenden Hafenstadt, die viele deutsche Barken und Briggs anlaufen.

Von der Niederlage im Krimkrieg (1853–1856) erholt sich Russland lange nicht, der Zauber der Vergangenheit lässt sich nicht wiederbeleben. Das Riesenreich im Osten versucht sich vergebens von alten Strukturen zu lösen, macht einen Schritt nach vorne, aber zwei zurück.



**Großfürst Alexander Nikolajewitsch, der spätere Zar Alexander II., inspiziert Seekadetten**

Foto: picture-alliance/akg-images

Wenigstens gelingt das Bündnis mit Frankreich und England, bevor der Zerfall im Ersten Weltkrieg nicht mehr aufzuhalten ist. Der Panzerkreuzer *Aurora* wird zum Sinnbild der Oktoberrevolution. Viel mehr ist nicht geblieben. Weshalb es den Russen nicht gelungen ist, aus zweifellos vorhandenen und guten Ansätzen im 19. Jahrhundert eine Flotte mit Zukunft zu formen, hat einerseits ökonomische Gründe. Andererseits fehlte ihnen der unbedingte Wille zur Seemacht, eben über die engen Grenzen ihrer Binnenmeere vor der Haustür hinauszublicken. Das unterschied Russland fundamental von den Vereinigten Staaten, England, Deutschland und Japan.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

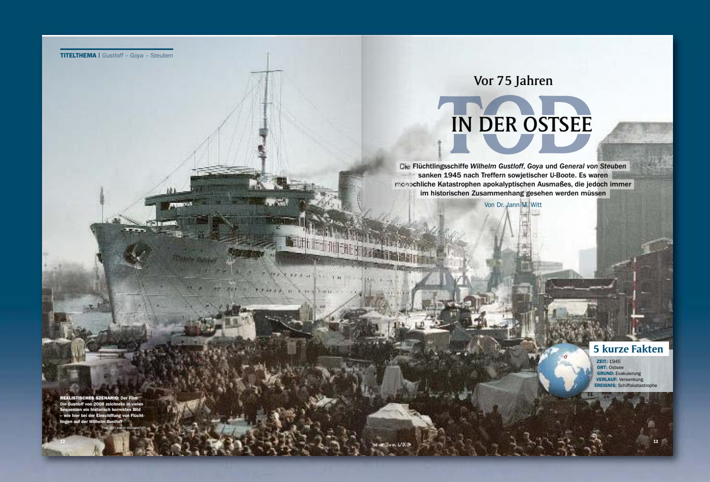
Guntram Schulze-Wegener



**Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur**

## INHALT





TITELTHEMA | Gustloff – Goya – Steuben

Vor 75 Jahren

# TOD IN DER OSTSEE

Die Flüchtlingsschiffe *Wilhelm Gustloff, Goya* und *General von Steuben* sanken 1945 nach Treffern sowjetischer U-Boote. Es waren menschliche Katastrophen apokalyptischen Ausmaßes, die jedoch immer im historischen Zusammenhang gesehen werden müssen

Von Dr. Jann M. Witt

5 kurze Fakten

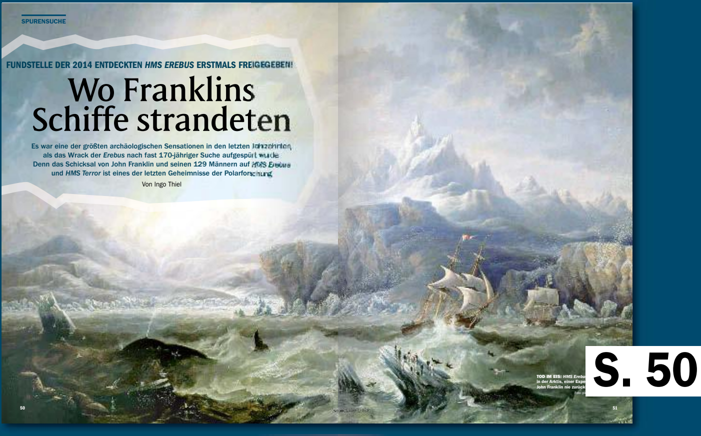
**TRAGISCH:** Am 16. April 1945 trafen zwei sowjetische Torpedos die *Goya* – über 7.000 Flüchtlinge an Bord starben. Hier das Schiff als Frachter in Tarnfarben im Jahr 1942 Foto: SZ-Photo/Scherl


















**Titelbild: Blick vom Flaggschiff *Robert Ley* auf vier weitere KdF-Schiffe, das zweite ist die *Wilhelm Gustloff***

Titelfotos: SZ-Photo/Scherl; picture-alliance/AP Photo; picture-alliance/WZ-Bilddienst (2); Interfoto/National Maritime Museum London; Sammlung Huber




Foto: SZ-Photo/Scherl

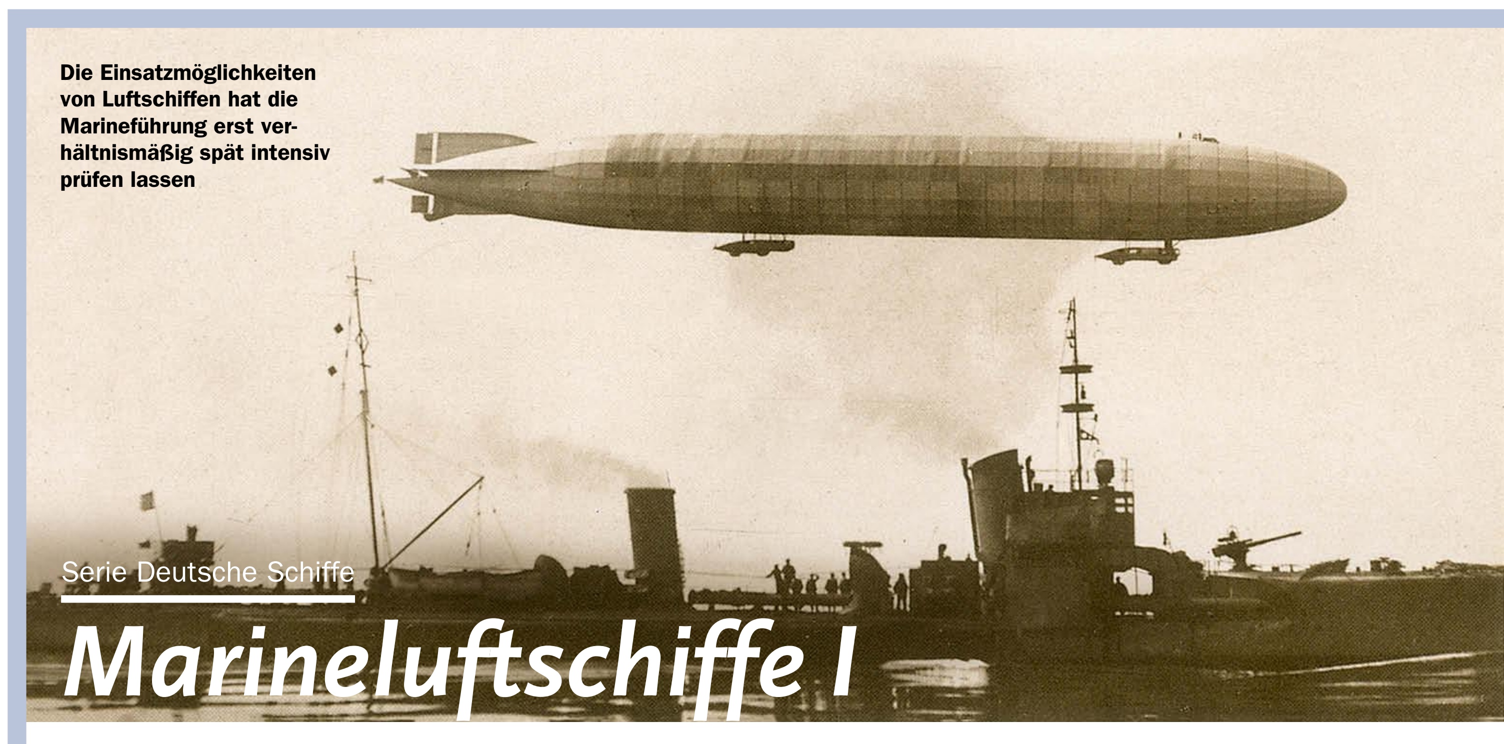
# Zeit für Eisbrecher

## Ohne die fleißigen Helfer steht alles still

Die zugefrorenen Wasserwege für einen funktionierenden Handel auch im Winter offen zu halten, war vor Erfindung der Dampfmaschine und ihrer Einführung auch in der Binnenschifffahrt ein mühsames Unterfangen. Vielfach arbeitete man mit Sägen und kleinen Holzbooten („Eisewern"), es kam sogar Sprengstoff zum Einsatz, um Fahrrinnen freizusprengen, meist mit dem Ergebnis nur kurzfristiger Erfolge: Am nächsten Morgen war alles wieder mit Eis bedeckt. Erst speziell für den Aufbruch von Flüssen und Kanälen entwickelte Eisbrecher schufen (und schaffen) dauerhafte Abhilfe, die Ein- und Ausfuhr von Handelsschiffen waren selbst bei strengem Frost möglich. Der letzte noch fahrfähige Dampfeisbrecher ist übrigens die *Elbe* in Hamburg. Sie kann für nostalgische Ausflugs- und Charterfahrten gebucht werden (www.dampfeisbrecher.de). *AK*




***Margarethe IV*, ein als Eisbrecher eingesetzter Schlepper, im Hafen von Stettin, Januar 1937**


Die Einsatzmöglichkeiten von Luftschiffen hat die Marineführung erst verhältnismäßig spät intensiv prüfen lassen

Serie Deutsche Schiffe

# Marineluftschiffe I

## Entwicklung bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs

Inwieweit Zeppelin-Luftschiffe als Aufklärer für die Seekriegführung zum Einsatz kommen könnten, ließ die Marineführung erst ab 1907 intensiviert prüfen. Auf Antrag des Staatssekretärs im Reichsmarineamt Admiral Alfred von Tirpitz sind vermehrt Versuche durchgeführt worden, um die Verwendungsmöglichkeiten über Nord- und Ostsee zu testen und auszuwerten. Im Gegensatz zum Einsatz in der Armee brauchten diese Zeppeline einen größeren Fahrbereich, und es dauerte bis 1912, bis eine Marineluftschiff-Abteilung aufgestellt und das erste Luftschiff L 1 beschafft wurde, das am 9. September 1913 auf seiner 68. Fahrt im Sturm bei Helgoland verloren ging.

Auch L 2 – 160 Meter lang, viermotorig und mit 27 Besatzungsmitgliedern an Bord – war keine lange Lebensdauer beschieden: Am 17. Oktober desselben Jahres stürzte das Luftschiff bei einem routinemäßigen Höhenversuch über Joachimsthal brennend ab. Die unmittelbare Folge war ein Baustopp für die nachfolgenden Zeppeline L 3 bis L 8, die dadurch erst zwischen Mai und Dezember 1914 ihren Dienst aufnahmen. *AK*

Foto: Sammlung GSW

Aktuell

# Grandioses Spektakel

## Innovativstes und umweltfreundlichstes Kreuzfahrtschiff der Welt getauft

Zum 15. Mal hatte die italienische Schauspielerlegende Sophia Loren die Ehre, ein MSC-Schiff zu taufen. Im Licht der strahlenden Blue Nights in Hamburg vollzog sie das Zeremoniell am 9. November im Rahmen einer gigantischen Feier, an der nicht nur die geladenen Gäste an Bord, sondern auch rund 5.000 Hamburger und Kreuzfahrt-Fans auf der Elbpromenade teilhatten. Der renommierte Künstler Michael Batz tauchte den Hafen als Symbol für das langjährige Umweltengagement von MSC in faszinierende Blautöne, die an das Meer erinnern sollten.

Die unverkennbare Silhouette der Grandiosa leuchtete genauso wie die der Elbphilharmonie über der Elbe. Als krönenden Abschluss durchfuhr das Schiff das Tor zur Welt – eine spezielle Lichtinstallation als Hommage an die Stadt: Durch ein riesiges Tor aus blauem Licht entließ Hamburg die *MSC Grandiosa* symbolisch in die Welt. Das Schiff begann seine erste Sieben-Nächte-Kreuzfahrt ab 23. November, die Route führte von und bis Genua über Civitavecchia, Palermo, Valetta, Barcelona und Marseille. Auf der 331,43 Meter langen und 43 Meter breiten *Grandiosa* sind 6.334 Passagiere in 2.440 Kabinen zugelassen. Kapitän des im Januar 2019 vom Stapel gelaufenen Schiffes mit Heimathafen Valletta ist Marco Massa. *GSW*


***MSC Grandiosa*** **bei ihrer Ankunft in Hamburg. Während der *Blue Nights* wurde das Schiff getauft**

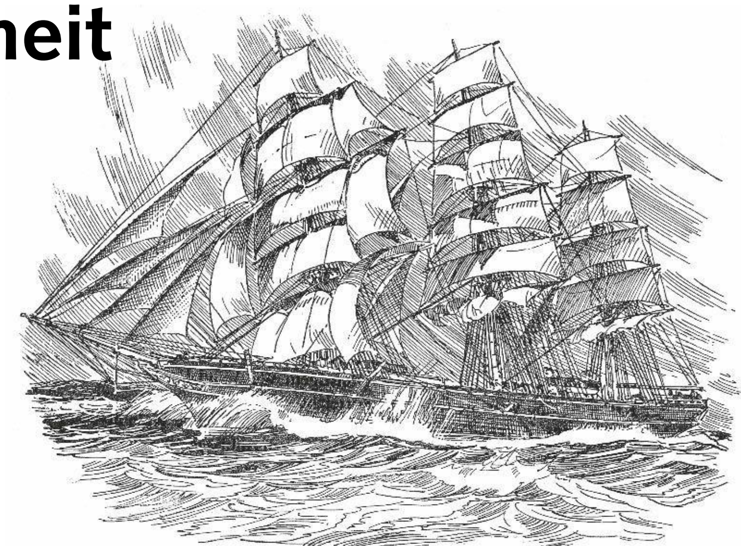
Foto: MSC

# Pyramidale Schönheit

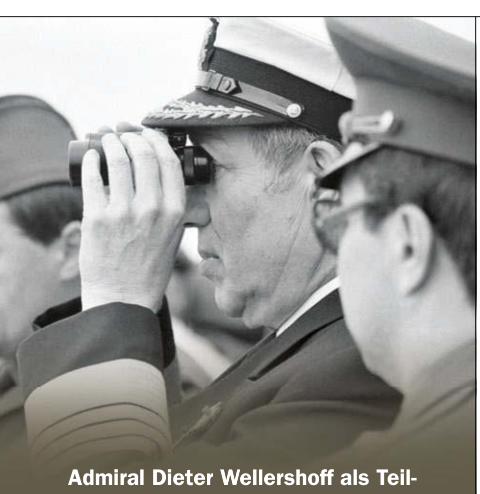
## Klipper: Meisterwerke des Schiffbaus

Während im Amerikanischen Bürgerkrieg (1861–1865) Fregatten und Schoner vielseitig Verwendung fanden, haben nach Friedensschluss amerikanische Ingenieure einen neuen Handelsseglertyp entwickelt: den Klipper. Seine speziellen Merkmale waren ein spitzes Zulaufen beider Rumpfenden, eine stromlinienförmige Führung des Schiffskörpers und die besondere Besegelung. Um die große Anzahl an Rahsegeln unterzubringen, verlängerte man die Masten, und weil die Klipper wie Pyramiden aufragten, erhielten sie Spitznamen wie „Skyscrapers" (Wolkenkratzer) oder „Moonrakers" (Mondharken). Mars- und Bramsegel waren ihrer Unhandlichkeit wegen geteilt, über ihnen standen in wahrhaft königlicher Höhe die „Royal"-Segel, die als Krönung noch ein „Skysegel" erhielten. Unter dem Druck ihrer großen Besegelung – Klüver, Vorstengestag-, Besan- und Gaffeltoppsegel kamen hinzu – pflügten diese ausgesprochen schönen Schiffe regelrecht durch die Fluten der Weltmeere –, um Tee in China zu laden oder Gold in Kalifornien. *AK*

Foto: Sammlung GSW



**Selbst einen Monsun durchschnitten Klipper mit ihren konkaven Linien ohne weitere Schwierigkeiten**



**Admiral Dieter Wellershoff als Teilnehmer einer deutschen Delegation in der Sowjetunion im Frühjahr 1990**

> „Aus der Skagerrak-Schlacht kann ich für meinen Auftrag nichts lernen"

**Admiral Dieter Wellershoff (1933–2005), Generalinspekteur der Bundeswehr 1986 bis 1991**

Foto: picture-alliance/dpa

# Hätten Sie's gewusst?

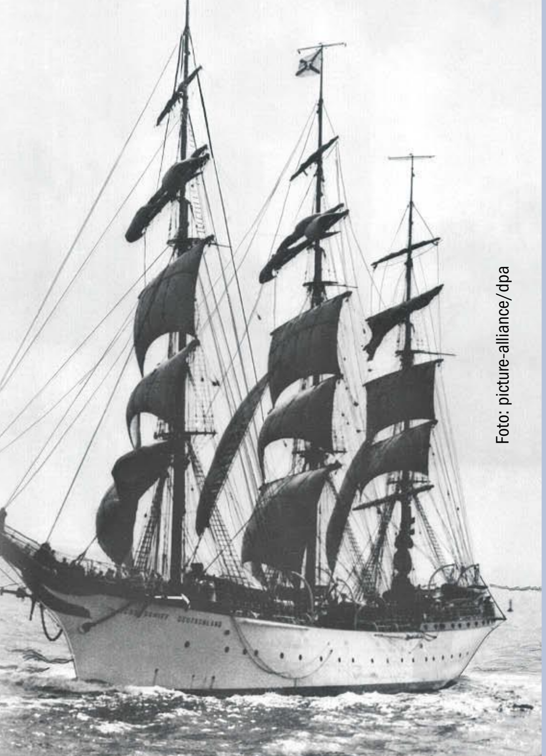
**Frühe ägyptische Schiffe** fuhren mit großen Palmwedeln als Masten, die somit Menschenkraft als Antrieb ablösten.

**In der Seeschlacht am Vorgebirge Myla** (260 v. Chr.) bewährte sich die Einrichtung von Enterbrücken erstmals nachweislich.

**Die Einstellung von Schiffsjungen** zu einem Vorausbildungslehrgang auf dem Segelschulschiff *Deutschland* (Stapellauf 1927) fand einmal monatlich statt. Der Lehrgang dauerte drei Monate.

**1898 verfügte das Deutsche Reich** über 25 stählerne Großsegler, 1905 bereits über 58 mit großer Transportleistung. Die Fünfmastbark *Potosi* etwa konnte 6.150 Tonnen Ladung aufnehmen.

**Szepter** wird in der Seemannssprache ihrer Form wegen die Gabel zum Einlegen des Riemens beim Pullen genannt.



**Der stolze Dreimaster *Deutschland* hatte etwa 6.000 Quadratmeter Segelfläche und liegt heute als maritimes Kulturdenkmal in Bremen-Vegesack**

Foto: picture-alliance/dpa

Deutsche Marine

# Nichts ist klar

## Fragezeichen hinter der *Gorch Fock*




**Sanierungsfall *Gorch Fock* und kein Ende? Das Schiff liegt in der Fassmer Werft auf dem Trockenen**

Nachdem es noch im Sommer so schien, als würde die *Gorch-Fock*-Tragödie endlich zu einem glücklichen Ende kommen – das heißt Fertigstellung in absehbarer Zeit und baldiges Aufnehmen des aktiven Dienstes –, trübt sich die Stimmung wieder ein. Grund ist die nach wie vor ungeklärte Finanzierung (128 Millionen mit definitivem Deckel), seitdem Investoren für die Elsflether Pleitewerft gesucht und offenbar nicht in ausreichender Zahl gefunden worden sind. Einfach ist das nicht, denn beauftragte Unternehmen und Handwerksbetriebe arbeiten nur noch gegen Vorkasse.

Während aus dem Werft-Management die üblichen Beschwichtigungen zu vernehmen sind („arbeiten daraufhin, in den nächsten Wochen zu einem Abschluss zu kommen"), greifen allenthalben Konfusion und Verunsicherung um sich – und Ratlosigkeit, denn die entscheidende Frage, ob die alte Dame (Baujahr 1958) je wieder fahren wird, kann derzeit niemand mit absoluter Sicherheit beantworten. Außerdem ist das Verteidigungsministerium immer noch auf der Suche nach seinen Millionen, die – zur Sanierung bereitgestellt – abhandengekommen sind, wobei auch planmäßiger Betrug nicht auszuschließen ist. Das ist alles höchst unerfreulich. Nicht aber für die Offizieranwärter, die ihre Grundausbildung auf der *Alexander von Humboldt II* absolvieren. Auch ein schönes Schiff, das übrigens 2011 funkelnagelneu vom Stapel gelaufen ist. Kosten: 15 Millionen Euro!

*GSW*

Foto: picture-alliance/dpa

Aus der Kombüse

# Heute: Eingelegte Bratheringe

Sie klingen gewöhnlich, sind es aber gar nicht: Bratheringe: Sie mal wieder selbst zu zelebrieren statt auf dem Markt zu kaufen, macht sie zu einer wirklichen Spezialität. Heringe putzen und waschen, dann innen und außen mit Salz und Pfeffer, etwas Essig und Worcestersauce würzen. In Mehl wenden und in heißem Öl von beiden Seiten knusprig braten. Wasser mit Essig, Zwiebeln, Lorbeerblättern, Gewürzen und Zucker kräftig kochen. Nach dem Erkalten so abschmecken, dass die Marinade pikant und angenehm säuerlich ist. Marinade über die gebratenen Heringe gießen und alles abgedeckt und kühl gestellt zwei Tage ruhen lassen. Dazu passen natürlich am besten krosse Bratkartoffeln und ein paar Helle. Guten Appetit!

*GSW*

**Zutaten**
**(für 4 Personen)**

*10 Fische (grüne Heringe)*
*5 EL Mehl*
*5 EL Bratöl*
*250 ml Wasser*
*125 ml Essig*
*3 Zwiebeln (in Ringen)*
*2 Lorbeerblätter*
*8 Pimentkörner*
*Worcestersauce (nach Geschmack)*
*1 EL Zucker*
*Salz, Pfeffer*



**Es geht doch nichts über die einfache, schmackhafte Hausmannskost!**

Foto: picture-alliance/Imagebroker

Legende

# Neues von Störtebeker

## Sonderausstellung in Lübeck

Wir kennen sie alle, und eigentlich wussten wir schon immer, dass sie zu seltsam ist, um wahr zu sein: die Geschichte von Klaus Störtebeker. Jenem Mann, der nach der verlorenen Seeschlacht vor Helgoland an seinen mitgefangenen Gefährten kopflos vorbeigelaufen und sie so am 20. Oktober 1402 auf dem Grasbrook in Hamburg beinahe vor der Hinrichtung bewahrt hätte. Neue Forschungen gehen dem Mythos Störtebeker nun auf den Grund. Danach war er alles andere als ein Galgenvogel und Seeräuber, sondern ein typischer Geschäftsmann an der Schwelle zur Neuzeit, der zwar robuste Methoden praktizierte, dies aber im Rahmen eines allseits bekannten und akzeptierten Regelwerks.

Der Frankfurter Historiker Gregor Rohmann spricht daher von den berüchtigten Vitalienbrüdern als „professionellen Gewaltunternehmern“, die sich in Nord- und Ostsee ihren Lebensunterhalt verdienten, wobei die Grenze zwischen ehrbarem Handel, Söldnertum und Piraterie verschwimmt – genauso wie die reale Figur Störtebeker. So handelte es sich nach Rohmanns Recherchen nicht um einen



**Er hieß nicht Klaus, sondern Johann Störtebeker und war ein „Gewaltunternehmer“ aus Danzig**

Foto: picture-alliance/dpa

Klaus, sondern Johann Störtebeker, der aus Danzig stammte, auf See Handel trieb und aller Wahrscheinlichkeit nach 1435 noch am Leben war. Mehr Informationen gibt es in der Sonderausstellung „Störtebeker & Konsorten – Piraten der Hansezeit?“ des Europäischen Hansemuseums in Lübeck und auf der Webseite www.hansemuseum.eu. *AK*

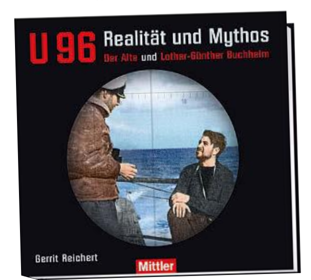
Buchtipp

# Mythos und Wirklichkeit von U 96

## Die Wahrheit über Lothar-Günther Buchheim

Als zentrale Figur von Lothar-Günther Buchheims Bestseller *Das Boot* begründete Kapitänleutnant Heinrich Lehmann-Willenbrock ab 1973 den größten U-Boot-Mythos. Das Buch ist die Biografie Heinrich Lehmann-Willenbrocks und damit die Geschichte einer jahrzehntelangen Freundschaft zwischen beiden, die 1941 am Atlantik begann und 1985 im Zerwürfnis endete. Der Grund waren unterschiedliche Auffassungen über die Kriegsereignisse auf U 96.

Dem Autor Gerrit Reichert gelingt es aufgrund mehrerer Tausend nie zuvor eingesehener Dokumente, die historische Wirklichkeit faktenbasiert zu rekonstruieren. Er identifiziert Lothar-Günther Buchheim als einen führenden Elite-Propaganda-Soldaten der Kriegsmarine, der schon im Krieg seine Teilnahme an der siebten Feindfahrt von U 96 im Herbst 1941 propagandistisch nutzte – und nach dem Krieg im *Boot*-Komplex mit neuen Vorzeichen fortsetzte. Wie war es wirklich? Das Buch verdeutlicht, wie sich ein Propagandastoff des Krieges zum größten Nachkriegsdrama der Atlantikschlacht weiterentwickeln konnte. Und es veranschaulicht, wie darüber die Freundschaft zwischen dem ehemaligen U-Boot-„Ass“ Heinrich Lehmann-Willenbrock und dem Ex-Propaganda-„Ass“ Lothar-Günther Buchheim zerbrach. *GSW*




**Gerrit Reichert: *U 96 – Realität und Mythos. Der Alte und Lothar Günther-Buchheim*. Mittler Verlag Hamburg 2019**

Foto: Mittler Verlag

## Briefe an die Redaktion

***Schiff Classic***

In Ausgabe 3-2019 ist ein Beitrag über die Seeschlacht in Manila Bay 1898 veröffentlicht, und ich war davon sehr angetan. Was ich jetzt noch vermisse, ist ein Artikel über die Seeschlacht vor Santiago de Kuba, die im gleichen Jahr im Atlantik stattfand. Hier wurde die spanische Flotte vollends von den Amerikanern vernichtet.




Anderes Thema: Im August 1914 wurde in der Adria der kleine österreichische Kreuzer *SMS Zenta* von einem französischen Flottenverband versenkt. Leider findet sich hierzu keine Literatur und französische wie österreichische Quellen schweigen sich zum Thema in Bezug auf Stärke der Flotte und die Frage, welches Schiff letztendlich den Kreuzer versenkt hat, aus. Könnte sich *Schiff Classic* als Zeitschrift für Marinegeschichte nicht diesem Thema zuwenden, da ich gerne wissen möchte, was damals in der Adria 1914 passiert ist? Ansonsten macht weiter so, ich lese gerne jede neue Ausgabe von *Schiff Classic*, die ich bekomme.

*Stefan Amorello, Neuss*

***Hätten Sie's gewusst? Schiff Classic 8-2019***

In der Rubrik „Hätten Sie's gewusst“ ist ein Fehler unterlaufen. Dort sind die Ostindienfahrer als die größten Handelsschiffe unter Segeln beschrieben, und abgebildet wird ein Segler vor Hoorn. Bei dem Schiff handelt es sich aber um ein Kriegsschiff mit mindestens zwei geschlossenen Batteriedecks. Außerdem führten die Ostindienfahrer der VOC (Vereenigte Oostindische Compagnie – Ostindienkompagnie der Niederlande) immer die Flagge ihrer jeweiligen Kammer am Mast.

*Hans-Stefan Hudak, Berlin*

***Schreiben Sie an:***
redaktion@schiff-classic.de
***oder: Schiff Classic,***
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.




**REALISTISCHES SZENARIO:** Der Film *Die Gustloff* von 2008 zeichnete in vielen Sequenzen ein historisch korrektes Bild – wie hier bei der Einschiffung von Flüchtlingen auf der *Wilhelm Gustloff*

Foto: ZDF/Joseph Vilsmaier/UFA



Vor 75 Jahren

# TOD IN DER OSTSEE

**Die Flüchtlingsschiffe *Wilhelm Gustloff, Goya* und *General von Steuben* sanken 1945 nach Treffern sowjetischer U-Boote. Es waren menschliche Katastrophen apokalyptischen Ausmaßes, die jedoch immer im historischen Zusammenhang gesehen werden müssen**

Von Dr. Jann M. Witt

## 5 kurze Fakten

**ZEIT:** 1945
**ORT:** Ostsee
**GRUND:** Evakuierung
**VERLAUF:** Versenkung
**EREIGNIS:** Schiffskatastrophe

Mit der Landung amerikanischer, britischer und kanadischer Truppen in der Normandie am 6. Juni 1944 begann die Endphase des Zweiten Weltkriegs in Europa. Gleichzeitig hatte die Rote Armee an der Ostfront zu einer neuen Großoffensive angesetzt; am 29. Juli erreichte sie die Rigaer Bucht. Nun wurde auch die Ostsee, bis dahin faktisch ein deutsches Binnenmeer, zum Kriegsgebiet.

Die näher rückenden sowjetischen Truppen bedrohten auch die U-Boot-Ausbildung in der östlichen Ostsee. Nach hohen U-Boot-Verlusten hatte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Karl Dönitz Ende Mai 1943 die Geleitzugschlachten im Atlantik abgebrochen. In der letzten Kriegsphase erzielten die deutschen U-Boote nur noch Gelegenheitserfolge, während ihre Verluste weiter stiegen.

Daran konnte auch die Entwicklung der neuen, modernen U-Boote vom Typ XXI und XXIII nichts mehr ändern. Ihr Einsatz kam viel zu spät, um noch eine entscheidende Rolle im Seekrieg spielen zu können.

## Halten um jeden Preis!

Dennoch hatte Dönitz die Hoffnung auf eine erneute U-Boot-Offensive nicht aufgegeben und noch 1944 ein umfangreiches U-Boot-Bauprogramm initiiert. Die Ostsee war das einzige Seegebiet, in dem die neuen U-Boote in Ruhe erprobt und die Besatzungen ausgebildet werden konnten. Aus diesem Grund war Dönitz wie Hitler ein entschiedener Verfechter einer unnachgiebigen Verteidigung der Ostfront ohne Rücksicht auf Verluste, obgleich sein eigener Stab den Rückzug nach Westen empfahl.

Trotz erbitterter Gegenwehr konnte die Wehrmacht den Vormarsch der sowjetischen Truppen nur verlangsamen, aber nicht aufhalten. Im September 1944 eroberte die Rote Armee das Baltikum zurück. Zugleich begann die Evakuierung von deutschen Soldaten, Verwundeten und Flüchtlingen über See. Der erste große Einsatz dieser Art fand im September 1944 statt, als ungefähr 50.000 Wehrmachtangehörige und 85.000 Zivilisten aus Reval abtransportiert wurden. Dabei besaß der Transport von Verwundeten und militärischen Gütern Priorität; nur wenn an Bord noch Platz war, durften Flüchtlinge überhaupt mitfahren.



**NUR VORÜBERGEHEND: Flagge der KdF-Schiffe, die mit Kriegsbeginn zu Wohn- und Lazarettschiffen umfunktioniert wurden und damit auch diese Flagge verloren** Foto: Interfoto/Hermann Historica

Hitler und die NS-Führung hatten mittlerweile jeden Bezug zur Wirklichkeit verloren. Es galt die Parole „Halten um jeden Preis". Jugendliche und alte Männer schickte man unausgebildet und unzureichend bewaffnet als sogenannten „Volkssturm" an die Front und „verheizte" sie sinnlos. Die Verluste stiegen auf beiden Seiten ins schier Unermessliche; allein in den letzten fünf Kriegsmonaten fielen je eine Million deutsche und sowjetische Soldaten.

Auch die deutsche Zivilbevölkerung litt schrecklich: Der durch das gnadenlose Vorgehen der SS und der Wehrmacht in dem rassistisch motivierten Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion gesäte Hass schlug nun durch blutige Racheakte von Rotarmisten auf die Deutschen zurück.

Die deutsche Niederlage war nur noch eine Frage der Zeit. Entschlossen setzte die Rote Armee am 15. Januar 1945 zum Schlussangriff auf das Deutsche Reich an. Bereits am 27. Januar erreichten die sowjetischen Verbände nahe Elbing die Ostseeküste und unterbrachen damit die Verbindung zwischen den deutschen Truppen in Ost- und Westpreußen. Nach wie vor versuchte die Wehrmacht mit zäher Verbissenheit, den sowjetischen Ansturm aufzuhalten, um die Zivilbevölkerung in ihrem Rücken zu schützen. Zynisch hatte die NS-Führung auf diesen Verteidigungswillen spekuliert, als sie die rechtzeitige Evakuierung der deutschen Ostgebiete verbot. Wegen dieser starrsinnigen Durchhaltepolitik mussten viele Menschen erst inmitten der Gefechte des letzten Kriegswinters die Flucht antreten.

## Fünf Millionen Menschen

Unter der deutschen Zivilbevölkerung löste der Vormarsch der Roten Armee Anfang 1945 eine regelrechte Flüchtlingslawine aus; bis Ende Januar waren fünf Millionen Frauen, Männer und Kinder auf dem Weg nach Westen. Manche flohen in Trecks über Land oder über das zugefrorene Frische Haff, wobei viele durch brechendes Eis oder sowjetische Tiefflieger ihr Leben verloren. Andere versuchten, ein Schiff zu finden, das sie über die Ostsee in Sicherheit bringen würde.

Allerdings war das Handeln der Marineführung bis in die letzten Kriegstage hinein nicht von dem Gedanken an die Rettung von Flüchtlingen bestimmt, sondern vom Weiterführen des bereits verlorenen Krieges. Der Transport von Verwundeten und militärischen Gütern besaß nach wie vor oberste Priorität. Nicht Großadmiral Dönitz, wie häufig behauptet, sondern den Verantwortlichen vor Ort, die häufig sogar gegen ihre Befehle handelten, verdankten die rund 1,2 Millionen über See Geretteten ihr Leben.



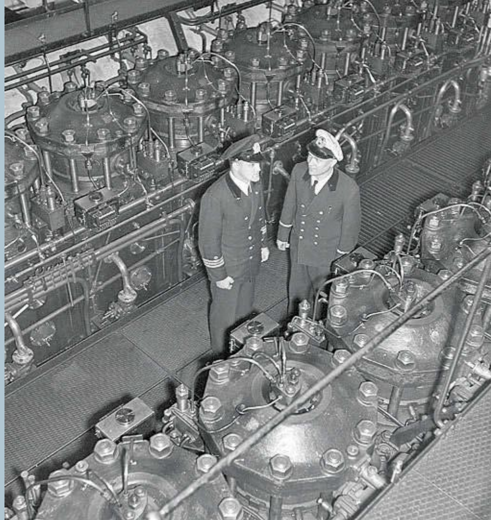

**TECHNISCHE DATEN** *Wilhelm Gustloff*

| | |
|---|---|
| **Schiffstyp** | Kreuzfahrtschiff |
| **Stapellauf** | 5.5.1937 |
| **Indienststellung** | 15.3.1938 |
| **Länge** | 208,5 m |
| **Breite** | 23,6 m |
| **Tiefgang** | max. 7,0 m |
| **Größe** | 25.484 BRT |
| **Leistung** | 9.500 PS |
| **Geschwindigkeit** | max. 16,5 kn |
| **Passagiere** | 1.463 |

**„SCHIFF DER LEBENSFREUDE": Die *Wilhelm Gustloff* entstand im Auftrag der DAF (Deutsche Arbeitsfront) als erstes „Kraft-durch-Freude"-Schiff für 25 Millionen Reichsmark** Foto: SZ-Photo/Scherl



**TOD IM SCHLAF:** Das Schwimmbad im untersten Deck diente während der letzten Fahrt als Notunterkunft für Marinehelferinnen; hier detonierte um 21:16 Uhr der erste Torpedo von S 13
Foto: SZ-Photo



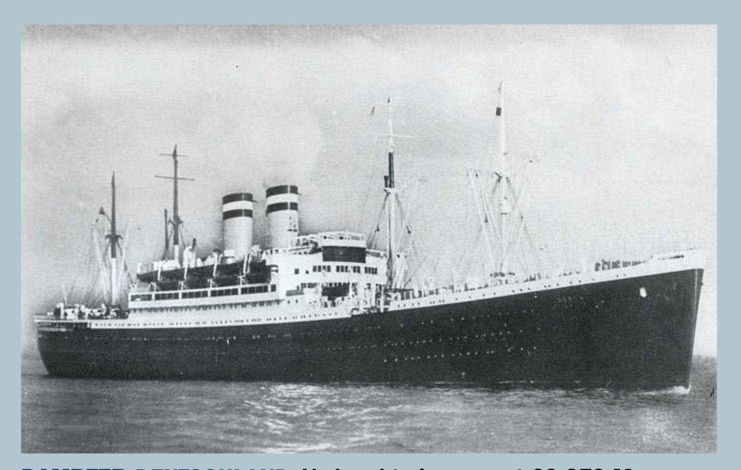
**IM MASCHINENRAUM:** Der Leitende Ingenieur bei einem Gespräch im „Bauch“ der *Gustloff*, vermutlich Anfang der 1940er-Jahre
Foto: SZ-Photo/United Archives/Mauritius Imag



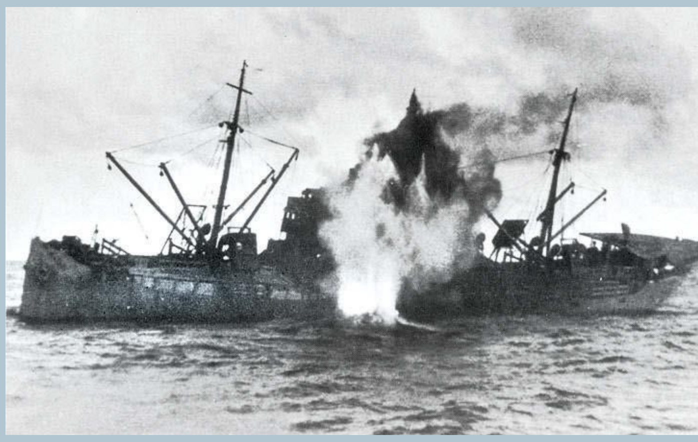
**UMGERÜSTET:** Im September 1939 war die *Wilhelm Gustloff* Lazarettschiff und ab November 1940 Wohnschiff der 2. U-Boot-Lehrdivision in Gotenhafen Foto: SZ-Photo/Scherl



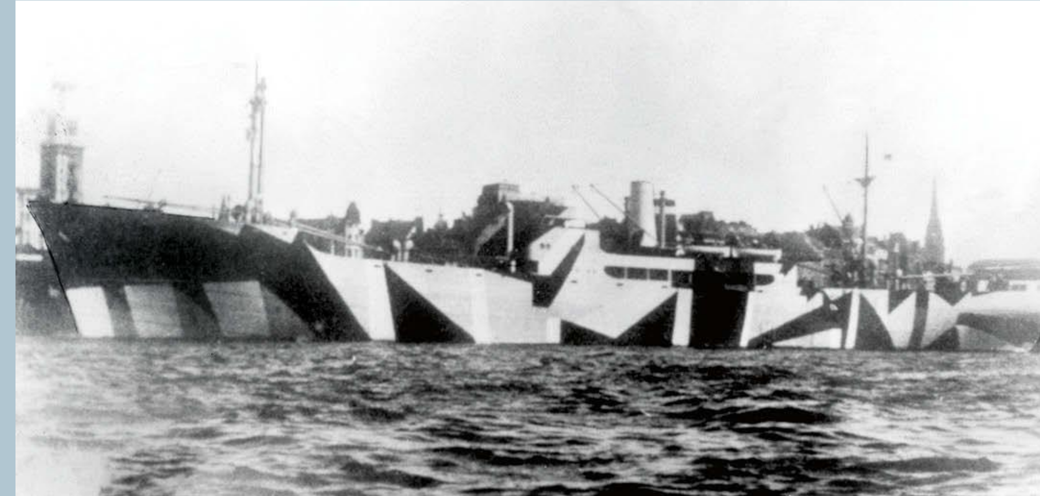
**IM FRIEDEN:** Im März 1938 unternahm das KdF-Schiff unter Kapitän Karl Lübke seine erste Kreuzfahrt
Foto: SZ-Photo/Imagno/Austrian Archives



**DAMPFER *DEUTSCHLAND*:** Verbrachte insgesamt 69.379 Menschen in den Westen und wurde am 3. Mai 1945 Opfer von Bomben in der Neustädter Bucht Foto: Sammlung GSW



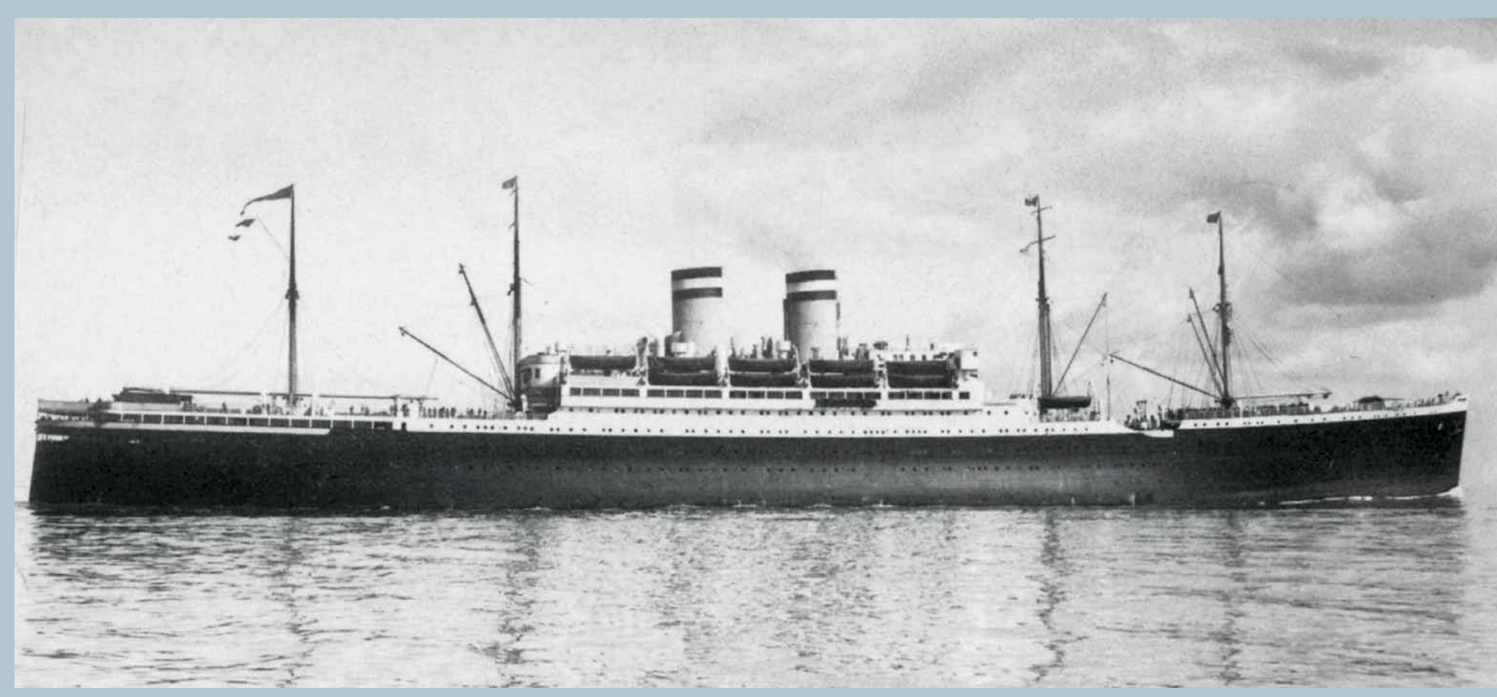
**VOLLTREFFER:** Nach einem Bombenangriff sowjetischer Schlachtflugzeuge sinkt dieser Frachter auf der Reede von Hela, die Besatzung konnte sich im letzten Augenblick retten Foto: Sammlung GSW



**TECHNISCHE DATEN** *Goya*

| | |
|---|---|
| Schiffstyp | Frachtschiff |
| Indienststellung | 4.4.1940 |
| Länge | 146,0 m |
| Breite | 17,4 m |
| Größe | 5.230 BRT |
| Leistung | 7.600 PS |
| Geschwindigkeit | max. 18 kn |

**MIT ÜBER 7.000 MENSCHEN:** Um 19 Uhr des 16. April 1945 verließ die *Goya* die Hela-Reede in Richtung Westen; diese Aufnahme zeigt den Frachter mit Tarnanstrich 1942 Foto: picture-alliance/WZ-Billdienst



**KAM DURCH:** *Hansa*, ebenfalls ein Flüchtlingsschiff, sollte ursprünglich mit der *Wilhelm Gustloff* auslaufen, blieb aber wegen Maschinenschadens im Hafen und gelangte einen Tag später unbehelligt nach Westen Foto: Sammlung GSW

Angesichts des raschen sowjetischen Vormarsches beschloss die deutsche Marineführung, die U-Boot-Ausbildungseinrichtungen und das dazugehörige Personal, vor allem die für die neuen U-Boote vom Typ XXI ausgebildeten Besatzungen, nach Westen zu verlegen. Am 23. Januar erteilte Admiral Hans-Georg von Friedeburg mit dem Kennwort „Hannibal“ den Marschbefehl.

Bereits am 25. Januar hatte die 1. Unterseeboot-Lehrdivision von Pillau aus die Verlegung in die Häfen rund um die Lübecker Bucht abgeschlossen. Auch die Besatzungen der *Wilhelm Gustloff* und der *Hansa*, der beiden Wohnschiffe der 2. Unterseeboot-Lehrdivision in Gotenhafen, dem heutigen Gdynia, erhielten den Befehl, diese wieder seetüchtig zu machen.

## Der Untergang

Von März 1938 bis August 1939 hatte das am 5. Juli 1937 in Hamburg vom Stapel gelaufene Passagierschiff *Wilhelm Gustloff* für die NS-Freizeitorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF) zahlreiche Kreuzfahrten nach Madeira, Italien und Norwegen unternommen. Wenige Tage nach dem Kriegsbeginn wurde die *Wilhelm Gustloff* zum Lazarettschiff umgerüstet und im November 1940 nach Gotenhafen verlegt, wo das Schiff fortan – mit einem grauen Tarnanstrich versehen – als schwimmende Kaserne diente.

Nach der langen Liegezeit musste man das Schiff in den letzten Januartagen 1945 in aller Eile wieder seetüchtig machen und die Maschinenanlage instand setzen. Zugleich erhielt die *Gustloff* zusätzliche Rettungsmittel und zur Abwehr von Fliegerangriffen mehrere Zwei-Zentimeter-Flugabwehrkanonen in Vierlingslafetten.

Am 26. Januar 1945 begann die Einschiffung. Unter den ersten Personen, die den Befehl erhielten, an Bord der *Wilhelm Gustloff* zu gehen, um sie in den Westen zu evakuieren, waren Angehörige der 2. Unterseeboot-Lehrdivision. Hinzu kamen Marinehelferinnen, Schwerverwundete sowie eine unbekannte Anzahl von Flüchtlingen. Am 30. Januar 1945 verließ die *Wilhelm Gustloff* gegen Mittag Gotenhafen, um Kurs auf die Ostsee zu nehmen.

An Bord drängten sich wohl mehr als 10.000 Verwundete, Flüchtlinge sowie Marineangehörige. Anstatt wie vorgesehen von vier Sicherungsfahrzeugen begleiteten lediglich das Torpedoboot *Löwe* und ein Torpedofangboot die *Wilhelm Gustloff*, wobei das Torpedofangboot aber bald wegen einer Havarie den Hafen von Hela anlaufen musste. Am Abend wurde die *Wilhelm Gustloff* von drei Torpedos des sowjetischen U-Bootes S 13 unter dem Befehl von Kapitän 3. Ranges (Korvettenkapitän) Alexander Marinesko getroffen und begann sogleich zu sinken. Juristisch betrachtet war die Torpedierung kein Kriegsverbrechen, da die *Wilhelm Gustloff* als Truppentransporter laut Kriegsvölkerrecht als legitimes Angriffsziel galt.

Das Torpedoboot *Löwe* und das zu Hilfe geeilte Torpedoboot T 36 bargen so viele Menschen wie möglich aus dem eiskalten Wasser der Ostsee, mussten aber schließlich ablaufen, um nicht selbst unter Beschuss zu geraten. Auch der in der Nähe befindliche Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* mit 1.500 Verwundeten an Bord musste wegen der U-Boot-Gefahr weiterfahren. Später bargen andere Schiffe noch rund 200 weitere Überlebende. Der Untergang der *Wilhelm Gustloff* forderte mindestens 9.000 Todesopfer; nur 1.252 Menschen überlebten die wohl größte Schifffahrtskatastrophe aller Zeiten. Das Wrack liegt bis zum heutigen Tag auf dem Grund der Ostsee und gilt inzwischen als geschütztes Seekriegsgrab.

Die *Wilhelm Gustloff* blieb nicht das einzige Opfer von S 13. Am 10. Februar versenkte das sowjetische U-Boot den Passagierdampfer *General von Steuben*. Das 1922 unter dem Namen *München* vom Norddeutschen Lloyd in Dienst gestellte Passagierschiff kam im Zweiten Weltkrieg als Wohnschiff, Truppen- und Verwundetentransporter zum Einsatz.

**SELTENES STÜCK: Weiße Tellermütze eines der 426 Besatzungsmitglieder der *Gustloff***
Foto: Interfoto/Hermann Historica

Gegen Ende des Weltkriegs diente es dann ebenfalls zur Evakuierung von Verwundeten und Flüchtlingen nach Westen. Am 9. Februar 1945 war die *Steuben* mit einer unbekannten Zahl von Verwundeten und Flüchtlingen an Bord in Begleitung des Torpedobootes T 196 von Pillau in Richtung Kiel ausgelaufen. Kurz vor 1 Uhr morgens am 10. Februar torpedierte das sowjetische U-Boot S 13 nahe Stolpmünde das Passagierschiff – es sank innerhalb von 15 Minuten. Dabei starben mindestens 1.100 Menschen, rund 660 Schiffbrüchige konnte man retten.

## Ständige Angriffe

Unentwegt gingen die Transporte weiter. Vom 11. bis 18. März wurde das seit dem 7. März eingeschlossene Kolberg evakuiert. Ebenfalls am 7. März hatte der sowjetische Angriff auf den Raum Gotenhafen und Danzig begonnen, wo sich ungeheure Menschenmassen ballten, die sich vor der Roten Armee hierher gerettet hatten. Am 23. März begann der entscheidende Großangriff auf die Stadt.

Zu diesem Zeitpunkt waren rund zwei Millionen Flüchtlinge und Verwundete in Danzig eingekesselt. Unter den ständigen Angriffen sowjetischer Flugzeuge schiffte man die Männer, Frauen und Kinder auf Frachtern und Passagierschiffen in Danzig, Gotenhafen und Hela ein. Insgesamt gelangten auf diese Weise rund 1,2 Millionen Verwundete und Flüchtlinge über den Seeweg nach Westen. Allein der Dampfer *Deutschland* hatte auf seinen Fahrten am 23. und am 28. März 1945 jeweils mehr als 11.000 Menschen an Bord.

Nach dem Fall Gotenhafens am 28. März und Danzigs am 30. März setzte die Marine die Einschiffungen bis zur deutschen Kapitulation von der Halbinsel Hela aus fort; allein zwischen dem 21. März und dem 10. April 1945 transportierten Schiffe von Hela aus mehr als 150.000 Verwundete und Flüchtlinge

### VERSENKTE FLÜCHTLINGSSCHIFFE 1945

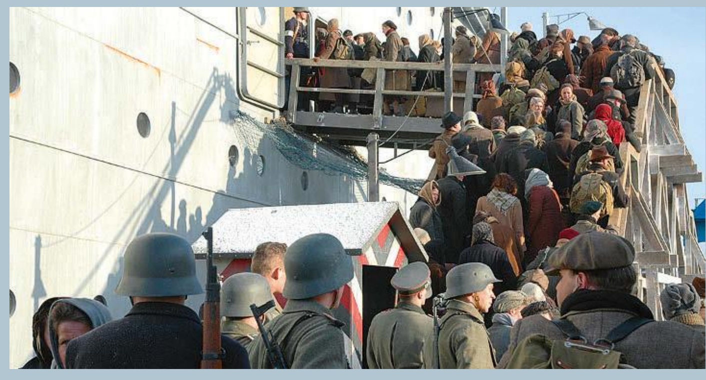
| | |
|---|---|
| **30. Januar** | *Wilhelm Gustloff*, bei Stolpebank, über 9.000 Tote |
| **9. Februar** | *Hedwigshütte*, bei Fehmarn, 43 Tote |
| **10. Februar** | *General von Steuben*, bei Stolpebank, mind. 1.100 Tote |
| **19. Februar** | *Consul Cords*, bei Warnemünde, 103 Tote |
| **12. März** | *Andros*, bei Swinemünde, mind. 200 Tote |
| **10. April** | *Neuwerk*, Danziger Bucht, 710 Tote |
| **11. April** | *Posen*, *Moltkefels*, bei Hela, mind. 1.000 Tote |
| **13. April** | *Karlsruhe*, vor Pommern, mind. 850 Tote |
| **16. April** | *Goya*, bei Rixhöft, mind. 7.000 Tote |
| **25. April** | *Emily Sauter*, bei Hela, mind. 50 Tote |
| **3. Mai** | *Musketier*, westliche Ostsee, mind. 800 Tote |



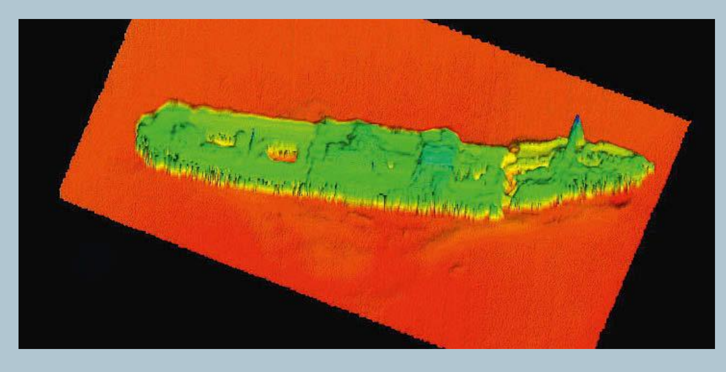
**IM VERGLEICH: Wiking-Schiffsmodelle von *Queen Mary, Bremen, Cap Arcona* und *Wilhelm Gustloff***
Foto: Interfoto/Hermann Historica



**WARTEN AUF SCHIFFE: Die Osthäfen waren in der Endphase des Krieges dauerüberfüllt – ob in Pillau, Danzig, Gotenhafen oder auf der Halbinsel Hela**
Foto: ullstein bild



**LETZTE HOFFNUNG: Auch dieses Foto aus dem Film *Die Gustloff* gibt den Ansturm auf das Flüchtlingsschiff realistisch wieder**
Foto: ZDF/Conny Klein



**2002 ERSTMALS BETAUCHT: Sonarbild der in etwa 76 Meter Tiefe liegenden *Goya***
Foto: Sammlung Ulrich Restemeyer

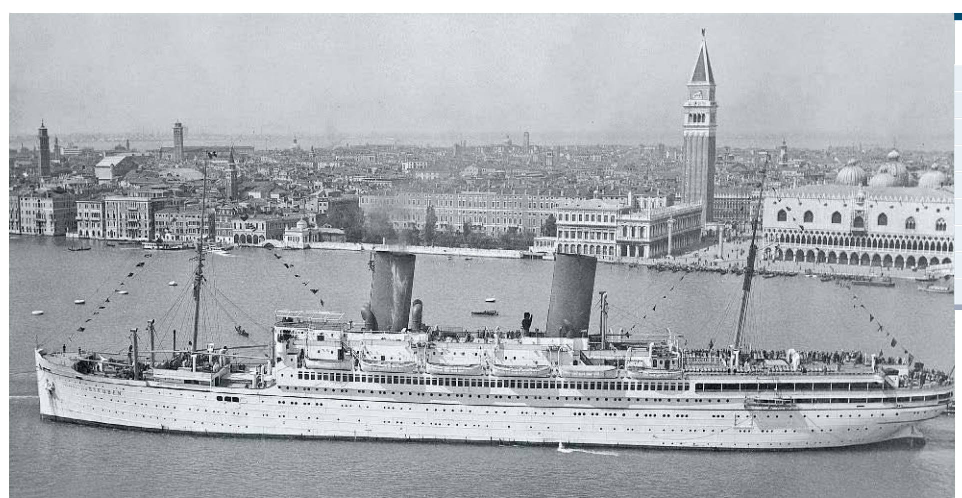
nach Dänemark und Schleswig-Holstein. Die Lage der Deutschen war immer verzweifelter. Am 10. April kapitulierte Königsberg und am 15. April durchbrachen die sowjetischen Truppen die deutsche Verteidigungslinie in Samland. Nach dem Zusammenbruch der Front flohen Soldaten und Zivilisten vor der heranrückenden Roten Armee in Richtung Westen. Gleichzeitig setzten die sowjetischen Truppen zum Angriff auf die Reichshauptstadt Berlin an.

Ungeachtet der zunehmenden U-Boot- und Luftangriffe blieben die Evakuierungstransporte weiter bestehen, wobei es immer wieder Verluste gab. Am 16. April wurde auch der Transporter *Goya* versenkt. Die Kriegsmarine hatte das 5.230 Bruttoregistertonnen große norwegische Frachtschiff im April 1940 beschlagnahmt und es zunächst als Truppentransporter und Zielschiff für die U-Boot-Ausbildung genutzt. In den letzten Kriegsmonaten setzte sie es, mit einigen Flakkanonen bewaffnet, für Evakuierungen aus den deutschen Ostgebieten ein.

## Vom Kriegsrecht gedeckt

Ihre fünfte Fahrt wurde der *Goya* zum Verhängnis. Bereits während der Einschiffung in Hela traf eine Bombe den Frachter. Dennoch lief das Schiff am 16. April 1945 gegen 19 Uhr zusammen mit dem Dampfer *Kronenfels* und dem Wassertanker *Ägir* sowie den Minensuchern M 256 und M 328 als Geleitschutz aus. Kurz vor Mitternacht trafen zwei Torpedos des sowjetischen U-Boots L 3 unter Kapitänleutnant Wladimir Konowalow die *Goya*, die innerhalb von sieben Minuten sank. Mehr als 7.000 Soldaten und Zivilisten kamen dabei ums Leben, nur etwa 180 Schiffbrüchige konnte man aus der eiskalten Ostsee retten. Ebenso wie die *Wilhelm Gustloff* und die *Steuben* galt die *Goya* nach dem Kriegsvölkerrecht als ein Truppentransporter.

Mitte April rückten die sowjetischen Angriffsspitzen auf Stettin vor, weshalb die Deutschen nun auch Swinemünde evakuieren mussten; 35.000 Menschen schafften es auf die noch fahrtüchtigen Schiffe und so nach Kopenhagen. Am 30. April 1945 beging Hitler in der Reichskanzlei Selbstmord und



**TECHNISCHE DATEN** *General Steuben*

| | |
|---|---|
| **Schiffstyp** | Passagierschiff |
| **Stapellauf** | 25.11.1922 |
| **Indienststellung** | 5.6.1923 |
| **Länge** | 167,8 m |
| **Breite** | 19,8 m |
| **Größe** | 14.690 BRT |
| **Leistung** | 8.500 PS |
| **Geschwindigkeit** | max. 15,75 kn |
| **Passagiere** | 1.079 |

**AUS GLÜCKLICHEN TAGEN: Das Passagierschiff *General von Steuben* des Norddeutschen Lloyd liegt in Venedig vor Anker** Foto: SZ-Photo/Scherl




**HUMANE GESTEN:** Vielfach waren es Kommandanten vor Ort, die auch gegen den Befehl Flüchtende aufnahmen

Foto: ZDF/Conny Klein

entzog sich damit der Verantwortung für den von ihm mutwillig begonnenen Krieg. Kurz zuvor hatte er Großadmiral Dönitz zu seinem Nachfolger ernannt.

Nachdem dieser vom Tod Hitlers erfahren hatte, berief er in der Marineschule in Flensburg-Mürwik eine „geschäftsführende Reichsregierung" ein. Am 4. Mai erklärte Dönitz gegenüber dem britischen Feldmarschall Montgomery die deutsche Teilkapitulation in Nordwestdeutschland, Dänemark und den Niederlanden. Damit wollte Dönitz Zeit gewinnen, um so viele Soldaten und Flüchtlinge wie möglich aus dem Osten zu evakuieren. Dementsprechend wurden am Morgen des 5. Mai die außerhalb der deutschen und dänischen Hoheitsgewässer befindlichen Frachter und Kriegsschiffe noch einmal nach Osten geschickt, wo sie insgesamt 45.000 Flüchtlinge an Bord nahmen und nach Kopenhagen evakuierten.

Doch erst am 6. Mai 1945, nur zwei Tage vor der bedingungslosen Kapitulation, erteilte Dönitz den Befehl, der Rettung von Menschen die höchste Priorität zu geben. Alle verfügbaren Schiffe wurden daraufhin nach Osten in Marsch gesetzt, um so viele Flüchtlinge wie möglich an Bord zu nehmen; bis zum 8. Mai gelangten 111.000 Soldaten und 6.300 Verwundete mit dem Schiff nach Westen – aber nur 5.400 Flüchtlinge. Am Tag der Kapitulation liefen letztmalig deutsche Zerstörer und Torpedoboote nach Hela, um Flüchtlinge und Wehrmachtangehörige an Bord zu nehmen, die sie am 9. und 10. Mai in Schleswig-Holstein anlandeten. Als letzte Transporte fuhren am 8. Mai 65 kleine Fahrzeuge mit 14.400 Menschen aus Libau und 61 Fahrzeuge mit 11.300 Soldaten aus Windau nach Westen aus. Als letztes Flüchtlingsschiff erreichte am 14. Mai der Weichselkahn *Hoffnung* Flensburg.

Nach offiziellen Zahlen wurden in den letzten 115 Tagen des Kriegs mindestens zwei Millionen Menschen auf rund 700 Passagierschiffen, Frachtern, Fähren, Schleppern und Kriegsschiffen in den Westen, vor allem nach Dänemark und Schleswig-Holstein, evakuiert. Der Historiker Michael Salewski bezeichnete dies einmal als die „größte und erfolgreichste Operation der Kriegsmarine". Neueste Forschungen gehen jedoch davon aus, dass diese Zahlen geschönt sind.

## KURZKRITIK

Der ZDF-Zweiteiler *Die Gustloff* begeisterte 2008 das deutsche und österreichische Publikum. Auch heute noch weiß das Drama zu fesseln, auch weil das Schiffsunglück ähnlich realistisch dargestellt wurde wie in *Titanic*. Das reale Geschehen hat Regisseur Joseph Vilsmaier mit fiktiven Einzelschicksalen verknüpft, gespielt u.a. von Heiner Lauterbach, Valerie Niehaus und Kai Wiesinger.

Vermutlich wurden nur etwa 900.000 Flüchtlinge und 350.000 Verwundete über See gerettet. Etwa ein Zehntel der für die Evakuierung eingesetzten Schiffe fiel gegnerischen Angriffen zum Opfer, rund 25.000 Menschen verloren dabei ihr Leben.

Zu den höchsten Verlusten kam es bei den Versenkungen der Schiffe *Wilhelm Gustloff, Steuben* und *Goya,* bei denen insgesamt rund 20.000 Menschen starben. Im Marine-Ehrenmal in Laboe erinnern ein eigener Raum und ein Bullauge der *Wilhelm Gustloff* an die „Rettung über die Ostsee" und die Menschen, die dabei den Tod gefunden haben.

## Zwiespältige Bilanz

Ohne die gewaltige Leistung sowohl der Befehlsstellen als auch der Besatzungen der beteiligten Schiffe schmälern zu wollen, bleibt die Bilanz dieser größten maritimen Evakuierungsaktion der Geschichte zwiespältig: Hätte die deutsche Marineführung rechtzeitig den Schwerpunkt auf die Evakuierung gelegt, hätte sie viel mehr, vielleicht sogar alle Flüchtlinge retten können. So gerieten drei bis vier Millionen Deutsche in den Machtbereich der Roten Armee – Opfer des von Hitler begonnenen Krieges und der aggressiven Expansionspolitik Stalins. Bis 1950 wurden etwa 12,5 Millionen Deutsche aus ihrer Heimat vertrieben, unzählige starben bei Pogromen oder auf dem entbehrungsreichen Marsch nach Westen. ⚓

# *WILHELM GUSTLOFF*

Wilhelm Gustloff

208,9 m



**GERETTET:** **Diese deutschen Flüchtlinge waren in Kopenhagen zwar in Sicherheit, doch die Lager waren hoffnungslos überfüllt – Ratlosigkeit griff um sich** Foto: ullstein bild

SŁAWOMIR J. LIPIECKI

Wilhelm Gustloff

NWL



**ANFANG VOM ENDE:** Der erste Torpedo traf das Schwimmbad der *Wilhelm Gustloff* im untersten Deck (siehe Seite 15)

Artists Impression: Peter H. Block



**ÜBERLEBT:** Zwei Zeitzeugen (Mitte) vor einem Modell der *Steuben* – zwei von nur 660 Schiffbrüchigen

Kaperei und Handelskrieg in Nord- und Ostsee

# „To copenhagen“

**Unter dem Einfluss Napoleons drohte die dänische Flotte (wieder) Gegner Großbritanniens zu werden. Die Briten setzten alles daran, um im Krieg von 1807 bis 1814 die Oberhand zu behalten**

Von Dr. Jann M. Witt



Nach dem Ende des Großen Nordischen Krieges 1721 hatte der dänische Gesamtstaat, zu dem damals neben dem Königreich Dänemark unter anderem auch Norwegen und die Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten, eine Ära des Friedens und der wirtschaftlichen Prosperität erlebt.

Geschützt durch die strikte Neutralität des Gesamtstaats in den großen europäischen Konflikten des 18. Jahrhunderts, hatten die Schiffe unter dänischer Flagge einen bedeutenden Anteil an der europäischen Handels- und Frachtschifffahrt an sich ziehen können. Erst der Eintritt in den Krieg gegen England an der Seite Frankreichs beendete abrupt diese Zeit der Hochkonjunktur.

In den Jahren von 1792 bis 1815 kämpften England und Frankreich in einem weltweiten Konflikt um die Vorherrschaft in Europa, wobei sich wie nie zuvor militärische und wirtschaftliche Faktoren vermischten.

Bereits im Jahr 1801 hatten die Konflikte um die sogenannte „bewaffnete Neutralität“, mit der sich die neutralen nordeuropäischen Seefahrtsnationen gegen britische Übergriffe zu wehren versuchten, zum Angriff einer britischen Flotte unter dem Kommando von Ad-




**ERSTER ANLAUF:** Admiral Horatio Nelson, hier mit der *Victory* (rechts vorn) und der *Agamemnon* (links vorn) in Spithead, führte bereits 1801 einen Angriff auf Kopenhagen, den Dänen gelang jedoch ein Ausgleich mit Großbritannien
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

miral Lord Horatio Nelson auf Kopenhagen geführt. Allerdings gelang es den Dänen, eine Übereinkunft mit Großbritannien zu finden und ihre Neutralität für einige weitere Jahre zu bewahren.

Weil Napoleon die Seemacht Großbritannien nach der vernichtenden Niederlage der französisch-spanischen Flotte in der Seeschlacht von Trafalgar am 21. Oktober 1805 militärisch nicht besiegen konnte, verhängte der Kaiser der Franzosen 1806/07 in mehreren Dekreten ein absolutes Einfuhrverbot für britische Waren, um die exportabhängigen Briten wirtschaftlich in die Knie zu zwingen. Russland, das nach der militärischen Niederlage Preußens gegen Frankreich 1806 den Ausgleich mit Napoleon suchte, schloss sich dem Handelsembargo an.

Auch die kleineren Mächte Dänemark, Schweden und Spanien sollten, wenn nötig mit Gewalt, dazu gebracht werden, sich an dieser „Kontinentalsperre" zu beteiligen. Dies hätte die Ostseezugänge für die Briten versperrt und dadurch die Versorgung der Royal Navy mit dringend benötigten Schiffbaugütern unterbrochen. Die britische Regierung, die von dem Plan Kenntnis erhielt,

konnte dies unter keinen Umständen zulassen und entsandte daher im Spätsommer 1807 eine Flotte unter Admiral Gambier nach Kopenhagen.

Als die dänische Regierung ein britisches Ultimatum zurückwies, begannen die Briten am 2. September 1807, Kopenhagen zu beschießen. Fünf Tage lang verteidigten die Dänen ihre brennende Hauptstadt, doch letztendlich war die Kapitulation unvermeidbar; die dänische Flotte wurde von den Siegern beschlagnahmt. Dieser „Raub der Flotte“ hinterließ bei den Dänen für viele Jahre einen tiefen und bitteren Hass auf die Briten und trieb sie endgültig auf die Seite der französischen Nation. Am 31. Oktober 1807 ging Dänemark ein Militärbündnis mit Napoleon ein und schloss sich auch der Kontinentalsperre an.

## Überraschende Attacken

Als Napoleons Verbündete bemühten sich die Dänen, das verhängte Handelsembargo gegen Großbritannien effektiv durchzusetzen. Schon nach kurzer Zeit traten sie mit ihren wenigen verbliebenen Kriegsschiffen und einer rasch erbauten Flotte von kleinen Kanonenbooten aktiv in den Seekrieg gegen das mächtige Inselkönigreich ein. Diese flachgehenden und mit einem schweren Buggeschütz bewaffneten Fahrzeuge, die sowohl gesegelt als auch gerudert werden konnten, waren für den Handelskrieg in Küstennähe ideal geeignet.

Selbst der kleinsten Kanonenbrigg an Kampfkraft unterlegen, lag ihre Stärke in der überraschenden Attacke. Von ihren befestigten Stützpunkten aus stießen sie blitzschnell vor und zogen sich ebenso rasch wieder zurück. Handelsschiffe ohne Geleitschutz waren eine leichte Beute für die beweglichen Fahrzeuge und bei Flaute konnte ein Verband von Kanonenbooten sogar eine Gefahr für ein Kriegsschiff sein. Eine traditionelle Kriegsflotte hätte die überlegene britische Marine nach kurzer Zeit vernichtet, doch der Guerilla-Taktik der Kanonenboote war in den engen und flachen Gewässern der Ostsee mit den schwerfälligeren Segelkriegsschiffen der Royal Navy nur schwer beizukommen.

Obwohl die Kanonenboote den Kampf gegen die übermächtige Royal Navy nicht gewinnen konnten, verzeichneten sie durchaus Erfolge. So brachte am 23. Oktober 1810 eine Kanonenschaluppe, die zu der bei Nakskov auf der Insel Lolland stationierten Flottille gehörte, im Großen Belt die Galeasse *Dorothea* auf. Das Schiff lag nur wenige Hundert Meter von einem englischen Kriegsschiff entfernt. Die Untersuchung der Schiffspapiere ergab, dass die *Dorothea* bereits zuvor eine Reise nach England gemacht hatte. Das Flensburger Prisengericht, vor dem der Fall verhandelt wurde, entschied daher, die *Dorothea* „nebst Ladung, der bey Naskow stationirten Ruderflotille als gute Prise zuzuerkennen“.

Bemannt waren die Kanonenboote zum größten Teil nicht mit Marinesoldaten und -offizieren, sondern mit wehrpflichtigen Handelsschiffseeleuten. Seit dem frühen 18. Jahrhundert waren alle unter dänischer Hoheit stehenden Seeleute zum Dienst in der königlichen Flotte verpflichtet. Erfahrene Steuerleute aus der Handelsfahrt kamen dabei auch als Offiziere zum Einsatz.

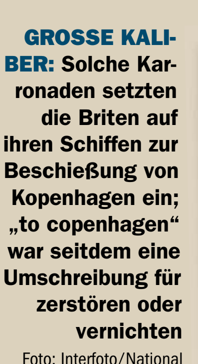
## Kaperbriefe

Doch nicht nur die Kanonenboote kämpften gegen die britische Übermacht zur See. Bereits am 14. September 1807 hatte der dänische König Christian VII. ein Kaperreglement erlassen, das in Übereinstimmung mit dem Kriegsvölkerrecht festlegte, zu welchen Bedingungen Schiffe privater Reeder von der dänischen Regierung durch einen sogenannten Kaperbrief, der aus einem Handelsschiff gleichsam ein „Hilfskriegsschiff“ machte, ermächtigt werden konnten, auf eigene Faust und auf eigenes Risiko feindliche Handelsschiffe zu jagen. Der Kaperkrieg war eine Mischung aus Habgier und Patriotismus. Da die Handelsschifffahrt am Boden lag, investierten viele Reeder und Kaufleute jetzt in Kaperschiffe, deren Ausrüstung häufig durch die Ausgabe von Aktien finanziert wurde, wobei die Kurse dieser Anteilsscheine entsprechend dem Erfolg oder Misserfolg der Kaperkapitäne schwankten.

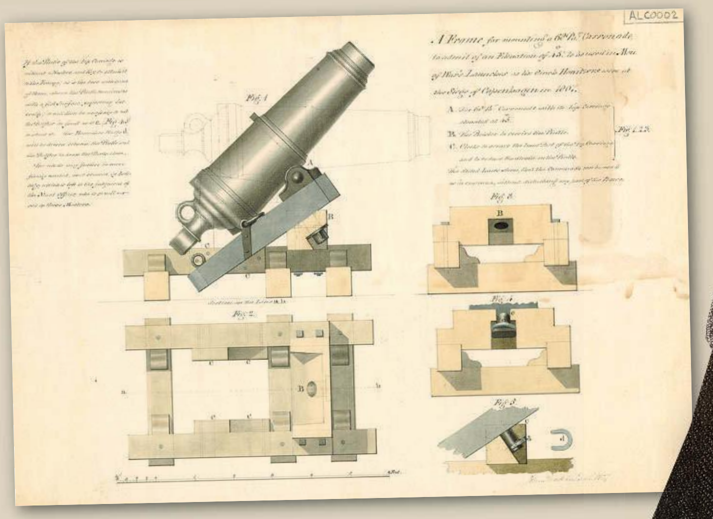
## Hilfe aus Flensburg

Insgesamt 556 dänische Kaperschiffe machten zwischen den Jahren 1807 und 1813 auf der Nord- und Ostsee Jagd auf feindliche Handelsschiffe. Die Größe dieser Kaperschiffe variierte vom Ruderboot mit einem Dutzend Mann, bewaffnet mit Säbeln und Musketen, bis zur Fregatte mit 20 und mehr Kanonen. Eines der größten dänischen Kaperschiffe war die mit 28 Kanonen bewaffnete und mit 91 Seeleuten bemannte Brigg *Admiral Juel*. Am 7. Januar 1808 brachte die britische Kriegsbrigg *Sappho* den Zweimaster nach einem heftigen Gefecht vor der englischen Küste auf.

Typischer für die dänischen Kaperschiffe war jedoch die 1813 ausgerüstete Yacht *Johanne* aus Kopenhagen. Der kleine Einmaster war mit zwei Dreipfünder-Kanonen bewaffnet und hatte eine Besatzung von 25 Mann. Auch in den Herzogtümern Schleswig und Holstein stellte man Kaperschiffe in Dienst. So rüstete der Flensburger Reeder und Kaufmann Andreas Andresen gemeinsam mit anderen Investoren das Kaperschiff *Ellen Sophia* aus. Auch die Flensburger Schiffe *Arestides* und *Hans Hansen* gingen auf Kaperfahrt, die Briten brachten diese allerdings

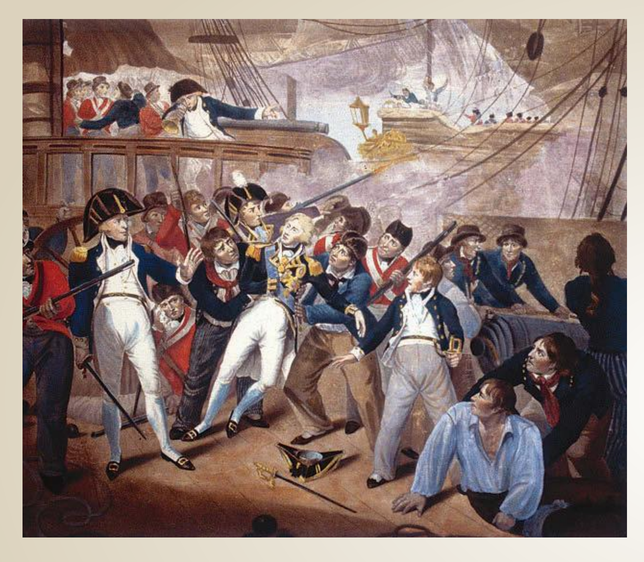


**GROSSE KALIBER:** Solche Karronaden setzten die Briten auf ihren Schiffen zur Beschießung von Kopenhagen ein; „to copenhagen“ war seitdem eine Umschreibung für zerstören oder vernichten
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London/Alnatt Collection





**SCHONUNGSLOSE HÄRTE:** Der Oberbefehlshaber der britischen Flotte Admiral James Gambier (1756–1833) überführte nach dem Sieg über die Dänen 17 beschlagnahmte Linienschiffe, 21 Fregatten und 25 Kanonenboote mit Vorräten aus den Ar-senalen nach Großbritannien
Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive



**SCHOCK FÜR DIE BRITEN: Nelson hatte entscheidenden Anteil daran, dass die Royal Navy in den Koalitionskriegen die Weltmeere beherrschte; sein Tod in der Seeschlacht vor Trafalgar am 21. Oktober 1805 wurde in ganz Großbritannien betrauert**

Foto: Interfoto/Mary Evans/ Antiquarian Images

auf. Die Aufbringung durch ein feindliches Kriegsschiff stellte nicht die einzige Gefahrenquelle im privaten Seekriegsgeschäft dar, denn auch das Prisenrecht hielt manchen juristischen Fallstrick bereit. Wie feindliche Schiffe aufzubringen waren, richtete sich nach den Regeln des Kaperreglements und des Kriegsvölkerrechts.

Erst wenn ein Prisengericht das Schiff zur rechtmäßigen oder „guten" Prise erklärt hatte, ging es mitsamt seiner Ladung in den Besitz des Gegners über und durfte zu Geld gemacht werden. Entschied das Gericht dagegen, dass keine ordnungsgemäße Verfahrensweise vorlag, gingen die Kaperfahrer leer aus. Das betreffende Schiff mussten sie dann, oftmals unter Zahlung einer Entschädigung, wieder freigeben und dieses konnte seine Reise nunmehr fortsetzen.

## Verheerende Auswirkungen

Als unmittelbare Folge des Kriegsausbruchs kamen Handel und Schifffahrt zwischen Großbritannien und dem Ostseeraum zum Erliegen. Dies traf jedoch die nordeuropäischen Verbündeten Frankreichs weit härter als Großbritannien, denn dank ihrer Seeherrschaft hatten die Briten die Möglichkeit, neue Märkte für ihre Industrie- und Kolonialwaren zu erschließen. Dagegen war es für die vom Export von Agrar- und Schiffbaugütern nach Großbritannien abhängigen Länder wie Dänemark, Preußen, Schweden oder Russland unmöglich, diesen Handel einzustellen, ohne den ökonomischen Zusammenbruch zu riskieren.

Vor allem für den dänischen Gesamtstaat waren die wirtschaftlichen Folgen des Krieges und der Kontinentalsperre verheerend. Die Handelsschifffahrt, neben dem Export land- und forstwirtschaftlicher Güter nach Großbritannien eine der wichtigsten Erwerbsquellen, kam fast völlig zum Erliegen. So wurden etwa 1.400 unter dänischer Flagge segelnde Schiffe aufgebracht, die übrigen verrotteten in den Häfen.

Vom wirtschaftlichen Ruin bedroht, betrachteten breite Kreise der Bevölkerung rund um die Nord- und Ostsee den Schmuggel nicht als Straftat, sondern als Akt des Widerstands, ja fast als patriotische Pflicht. So wurde die Kontinentalsperre nicht nur ökonomisch, sondern auch politisch unterminiert. Entsprechend blieben die Handelsbeziehungen zwischen Großbritannien und dem Ostseeraum den ganzen Krieg über erhalten, obwohl sich Großbritannien mit Dänemark, Preußen, Russland und von 1810 bis 1812 auch mit Schweden offiziell im Krieg befand. Ein britischer Flottenverband unter dem Kommando von Vizeadmiral Sir James Saumarez hielt die Ostseezugänge offen und sorgte bis zum Ende des Krieges für den Schutz des Schiffverkehrs zwischen Großbritannien und der Ostsee.

Nicht einmal die Franzosen versuchten ernsthaft, das Auslaufen bestimmter Schiffe nach Westen zu verhindern – solange sie offiziell als nach französischen oder neutralen Häfen fahrend deklariert waren. Allein das französische Konsulat in Memel verzeichnete 1810 rund 150 auslaufende Schiffe, die nach französischen und mit Frankreich befreundeten Häfen bestimmt waren, aber zum größten Teil nach Großbritannien segelten.

Dies ermöglichten sogenannte Lizenzen, Sondergenehmigungen, die Großbritannien an Schiffe unter neutraler oder gar feindlicher Flagge erteilte, um den Handelsverkehr mit dem Kontinent aufrechtzuerhalten. Die-



**UNSICHERHEIT AUF DEN WELTMEEREN: Französisches Korsarenschiff kapert eine schwedische Bark. Schweden erhielt im englisch-dänischen Krieg dann massive englische Unterstützung**

Foto: picture-alliance/akg-images



**SELTENES STÜCK: Degen des späteren Captain William Holt, der an der Eroberung Kopenhagens teilnahm und 1810 zum Lieutenant befördert wurde**

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

se Lizenzen erlaubten den damit ausgestatteten Schiffen das Anlaufen britischer Häfen sowie den Export britischer Waren und gewährten auch Immunität vor dem Anhalten durch britische Kriegsschiffe.

## Strenges Recht

Gegen Missbrauch war das britische Lizenzsystem einer strengen Kontrolle unterworfen. So mussten die lizenzierten Handelsschiffe in Konvois segeln, wobei die begleitenden britischen Kriegsschiffe nicht nur dem Schutz vor Angriffen, sondern auch der Überwachung dienten. Die Geleitzüge verkehrten während der Schifffahrtssaison vom 15. April bis 15. Oktober alle 14 Tage zwischen Nord- und Ostsee. Der einfachste Weg in die Ostsee führte durch den Öresund.

Allerdings waren die dänische und schwedische Seite mit Küstenbatterien bestückt und das enge Fahrwasser erleichterte Überraschungsangriffe, weshalb die britischen Konvois ab dem Jahr 1809 durch den navigatorisch schwierigeren, militärisch aber sicheren Großen Belt segelten.

Das englische Lizenzsystem regelte zwar die Fahrt von und nach Großbritannien, doch in den Häfen Skandinaviens und des Ostseeraums musste man die Herkunft der Schiffe und ihrer Ladungen wegen des Embargos gründlich verschleiern – denn nur Schiffe, die offenkundig nicht britisch waren oder aus britischen Häfen kamen, durften die Häfen des Kontinents anlaufen. Viele Handelsschiffe segelten daher nicht unter britischer Flagge.

Darunter waren nicht nur Schiffe neutraler Eigner, sondern auch solche, deren Eigentümer Angehörige von Staaten waren, die sich formal im Krieg mit Großbritannien befanden. Oftmals waren diese Schiffe vorsorglich „neutralisiert" worden, das heißt die Reeder hatten sie zum Schein an einen neutralen Pro-forma-Eigner verkauft. Zugleich stattete man die Handelsschiffe regelmäßig mit falschen Schiffs- und Ladungspapieren aus. Gleichwohl blieb der Handel mit dem Feind ein riskantes Unterfangen.

So bestand stets die Gefahr, dass die misstrauischen Behörden die wahre Identität des Schiffes entdeckten und dieses beschlagnahmten. Auch Dänemark, einer der treuesten Verbündeten Napoleons, hielt das Embargo letztendlich nicht konsequent aufrecht. Ohne Nachschub von Nahrungsmitteln konnten die Bewohner der dänischen Kolonien im hohen Norden kaum überleben. Aus humanitären Gründen gestatteten die Briten daher den Handelsverkehr mit Island, den Färöern, Grönland und Norwegen, während der neue dänische König Friedrich VI. den Kaperkrieg gegen Großbritannien zeitweilig einstellen ließ.

Diese relative Waffenruhe blieb jedoch Episode. Schon am 28. März 1810 nahm Dänemark den Kaperkrieg gegen Großbritannien wieder auf. Das neue Reglement orientierte sich an der Kaperordnung von 1807, ergänzt allerdings um Bestimmungen zur Bekämpfung des Schmuggels. So galten Schiffe, die „vermittelst simulirter Ein- oder Ausclarirungen", also mit gefälschten Papieren, das Embargo umgingen, oder solche, die sich gegen eine Aufbringung wehrten oder unter britischem Geleit segelten, als gute Prise.



**ERFAHREN: Vizeadmiral James Saumarez (1757–1836) hielt die Ostseezugänge offen und sicherte bis zum Ende des Krieges den Schiffsverkehr zwischen Großbritannien und der Ostsee**

Zugleich bemühten sich die gesamtstaatlichen Behörden, energisch gegen den Schleichhandel vorzugehen. 1811 gelang es in Flensburg, einen Schmuggelring auszuheben, zu dem drei Flensburger, zwei Sonderburger und ein Kieler Kaufmann gehörten. Ihnen warf man illegale Handelsverbindungen mit Großbritannien vor. Die Urteile gegen die drei Flensburger Kaufleute waren hart, der spätere Flensburger Bürgermeister Hans Thomsen Fries wurde sogar zum Tode verurteilt, aber später zu sechs Monaten Festungshaft begnadigt; die aufgefundenen Waren wurden beschlagnahmt.

## Staatsbankrott!

Gleichwohl fuhren auch dänische und norwegische Schiffe bis zum Ende des Krieges mit britischen Lizenzen. Als ob die Lage noch nicht kompliziert genug gewesen wäre, brachten britische Kriegsschiffe manchmal sogar norwegische Handelsschiffe auf, um sie vor der Aufbringung durch dänische Kaperschiffe zu beschützen!

Als direkte Folge der Kontinentalsperre kollabierte 1811 die dänisch-gesamtstaatliche Wirtschaft. Eine Pleitewelle rollte durch Dänemark, Norwegen und die Herzogtümer. Schließlich kam es zum Staatsbankrott, auch Schleswig und Holstein gerieten in den Pleitesog. Im Jahr 1814 folgte auf die wirtschaftliche die politische Katastrophe. Militärisch geschlagen, musste Dänemark im Frieden von Kiel Norwegen an Schweden abtreten und schrumpfte so von einer Mittelmacht zu einem Kleinstaat. Damit war Dänemark einer der größten Verlierer der Napoleonischen Kriege.

Vom Beginn des Kriegs 1807 bis zur Niederlage 1814 war Dänemark einer der treuesten Bundesgenossen Napoleons gewesen. Dennoch blieb das Verhalten Dänemarks in diesem Krieg seltsam verschwommen und widersprüchlich. Einerseits wurden Verstöße gegen die Kontinentalsperre hart geahndet, andererseits sah man großzügig über den Lizenzhandel hinweg, um Norwegen und die Kolonien im hohen Norden versorgen zu können. ⚓

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London/Greenwich Hospital Collection

Bei Wind und Wetter

# In Stürmen zu Hause

## Hochsee-Fischdampfer *Köln* auf Fangreise

Von Peter H. Block

Wahre Geschichten

Persönliche Schicksale



### Der historische Hintergrund

Es waren eisenharte Gesellen, die Männer der deutschen Hochseefischerei. Bei Wind und Wetter fuhren sie hinaus zu den Fanggründen der Nordsee, des Nordmeeres rund um Island bis zur grönländischen Küste, in die Barentssee jenseits des Nordkaps und ins Eismeer bei Spitzbergen. Immer auf der Suche nach dem Fisch – und immer unter unvorstellbar harten Bedingungen. Über die vielzitierten Herbststürme an Land konnten diese Männer nur müde lächeln. Hier, in den nördlichen Breiten, war Rasmus Dauergast an Deck.

Er pfiff heulend um Masten, Stage und Leinen und wühlte das Meer auf zu rollenden Gebirgen, als wolle er ihnen ihren dem Meer abgetrotzten Fang wieder abjagen – ein Fang, der je nach Größe des Trawlers bis zu 15.000 Zentner Fisch betragen konnte. Aber dafür waren die Männer bis zu vier Wochen auf See. Umgeben von einer feindseligen, tobenden Wasserwelt holten sie auf ihrem rollenden und stampfenden Untersatz die Netze ein, dabei bis zu den Hüften im eiskalten Wasser stehend, wenn wieder eine See über das Deck wusch. Geregelte Arbeitszeiten kannten diese Männer nicht. Sie waren schon froh, wenn sie zwischen zwei Hols mal aus ihren nassen Klamotten herauskamen. Sie fluchten und schworen sich, die Fischerei an den Nagel zu hängen und an Land einer ordentlichen Arbeit nachzugehen. Und waren bei der nächsten Fangreise doch wieder dabei.




**ZUM ERFOLG VERDAMMT:** Der Fischtrawler *Köln* auf dem Weg zu den Fanggründen vor der Südwestküste Islands
Artists Impression: Peter H. Block

„Kurs halten, Junge – Kurs halten!“
Die sonore Stimme des Kapitäns klang ruhig, als er einen Moment bei dem Rudergänger stehen blieb und mit gerunzelter Stirn die unruhig unter dem Steuerstrich tanzende Kompassscheibe betrachtete.

„Ich versuch’s ja, Käpt’n. Aber die See drückt den Zossen immer wieder herum.“

„Immer rechtzeitig Gegenruder geben!“, brummte der Schiffer. „Ein guter Rudergast weiß, wann es soweit ist.“

Trotz der Kälte stand dem jungen Rudergänger der Schweiß auf der Stirn, als er sich gegen das Steuerrad stemmte. Die See war wesentlich rauer geworden, seit sie den Fischereihafen verlassen hatten. Das war vor drei Tagen gewesen, und der Gast an Bord, ein Journalist, konnte sich noch gut daran erinnern, wie er an diesem Morgen empfangen worden war. Am Tag zuvor hatte er im Kontor der Reederei Papiere unterschreiben müssen, dabei eine Erklärung, dass er auf eigene Gefahr die Reise antrete und im Falle eines Seeunfalls weder er noch seine Erben noch irgendeine Dienststelle oder Versicherung Ansprüche gegen die Reederei stellen würden. Und abends in der Kneipe beim Abschiedstrunk waren ihm von altgedienten Fahrensleuten noch gute Ratschläge mitgegeben worden wie möglichst wenig Gepäck mitzunehmen, denn an Bord eines Fischdampfers sei es eng. „Und möglichst viel trinken, denn nur das allein hilft gegen die Seekrankheit!“

„Wieso das?“

„Weil – die Seekrankheit ist doch eine Gleichgewichtsstörung. Und die Gleichgewichtsstörungen durch den Alkohol und die durch das schwankende Deck heben sich gegenseitig auf. Ist doch klar – oder?“

Nun, ganz so klar war das zwar nicht, aber ein vom Alkohol umnebeltes Gehirn konnte hier durchaus eine gewisse Logik entdecken.

Am anderen Morgen stand der Gast dann in aller Herrgottsfrühe auf der Pier und schaute sich den Dampfer an, dem er sein Leben anvertrauen wollte. *Köln* stand in ehemals weißen Lettern an der Bordwand, und daneben H.H. 306. Größe 565 Bruttoregistertonnen, Länge 53 Meter, eine Dreifach-Expansionsmaschine mit 1.000 PS, Geschwindigkeit zwölf Knoten, Fassungsvermögen 5.300 Zentner Fisch, wusste er aus dem Kontor.

An Bord herrschte der vor dem Ablegen übliche Betrieb: Seeleute arbeiteten hastig an Deck, zogen an Tauen, rollten große Eisenkugeln von irgendwoher nach irgendwohin. Poltern und Kettengerassel. Ein Taxi hielt mit kreischenden Reifen und entließ zwei Männer, die mit ihren Reisetaschen im Laufschritt an Bord strebten. Dann erbarmte sich jemand der unschlüssig auf der Pier stehenden Gestalt mit einem kräftigen Hieb auf die Schulter:

„Hallo – Sie sind doch sicher unser Badegast. Ich bin der Erste. Kommen Sie an Bord!“

Mit etwas weichen Knien ob der schmalen Laufplanke folgte der Angesprochene dem Ersten Steuermann, der ihn zu einer Kajüte im Achterschiff führte. „So, Herr Janssen, das ist die Kammer des Kochs und des Kochsmaats. Der Maat hat abgemustert, kommt also nicht mehr“, erklärte der Erste. „Hier schlafen Sie, wenn’s recht ist. Wenn’s nicht recht sein sollte, auch. Richten Sie sich in aller Ruhe ein. Essen werden Sie in der Messe, die ist auch hier im Achterschiff.“ Und schon war er wieder weg. Janssen sah sich um. Die Kammer war relativ eng, zwei schmale Kojen an der gewölbten Bordwand, dazwischen ein Klapptisch, ein Waschbecken, aus dessen Heißwasserhahn es nach überhitztem Dampf roch. Na ja, es war ja nicht für ewig. Er war noch nicht ganz fertig mit Auspacken, da brüllte das Typhon los, die Schiffssirene. Wie der Schrei eines gereizten Elefantenbullen hörte es sich an. Getrappel an Deck, Leinenkommandos. Ein Zittern durchlief das Schiff, als die Schraube zu mahlen begann, und er beeilte sich, an Deck zu kommen. Auf keinen Fall wollte er das Ablegen verpassen, seinen Start ins „Abenteuer Hochseefischerei“.

> „Wo werden wir fischen, Käpt’n? Wenn überhaupt bei dem Schietwetter“
>
> Frage des mitfahrenden Journalisten Janssen

Der Trawler hatte sich schon von der Pier gelöst und glitt jetzt mit kleiner Fahrt voraus ins Fahrwasser. Der Badegast atmete tief durch, wollte er doch die frische Seeluft inhalieren. Aber alles, womit er seine Lungen füllte, roch intensiv nach Fisch. Überall an Bord roch es nach Fisch, egal, wohin man kam. „Frühstück!“, schallte es aus dem Bulleye der Kombüse, wobei der Koch mit einem großen Löffel eine eiserne Pfanne bearbeitete. „All piepels come on! Earlypeacen!“

Zugegeben, Oxford-Englisch war das nicht. Aber Seeleute hatten damit keine Probleme, die verstanden dieses Pidgin-Englisch. Also ging der Schreiberling wieder nach achtern und nahm in der noch verwaisten Messe Platz.

„Hier essen Skipper, Steuerleute und Maschinisten“, erklärte der Smut, wobei er ein voll beladenes Tablett auf die Back wuchtete. „Alles für Sie. Hauen Sie ordentlich rein, nach dem ersten Hol gibt’s nur noch Bratfisch zum Frühstück – hoppla.“

Er schwankte und griff haltsuchend nach dem Türgriff, als sich das Deck unter seinen Füßen plötzlich hob und sacht wieder senkte. Die Nordseedünung machte sich bemerkbar, und der Smut klappte eilig die Schlingerleisten an den Tischkanten hoch. Dabei linste er verstohlen nach Anzeichen des Unwohlseins bei seinem Gast, aber der aß mit gutem Appetit weiter und wunderte sich insgeheim, was in seinen Magen so alles hineinpasste.

Seeluft machte eben hungrig.

---

Und nun stand er hier im Ruderhaus der *Köln* und bemühte sich um festen Halt. Drei Tage waren sie jetzt schon unterwegs, immer mit Kurs 310 Grad quer durch die Nordsee. Anfangs war es ja noch eine sanfte Schaukelei gewesen, aber je weiter sie nach Norden vordrangen, desto ruppiger wurde die See. Kein Vergnügen für die Männer, die Netze, Tauwerk und Grundgeschirr an Deck geholt hatten und sie für die harten Fangtage und -nächte im hohen Norden vorbereiteten. Bis zu acht Netze führte so ein Trawler auf Fangreise mit, und die mussten in Ordnung gehalten werden. Die Männer spleißten Tauwerk und Drahttrossen, knüpften an den Netzen und befestigten fußballgroße Kugeln an den oberen Netzkanten. Und das alles in der kalten See, die Rasmus immer wieder an Deck schickte.

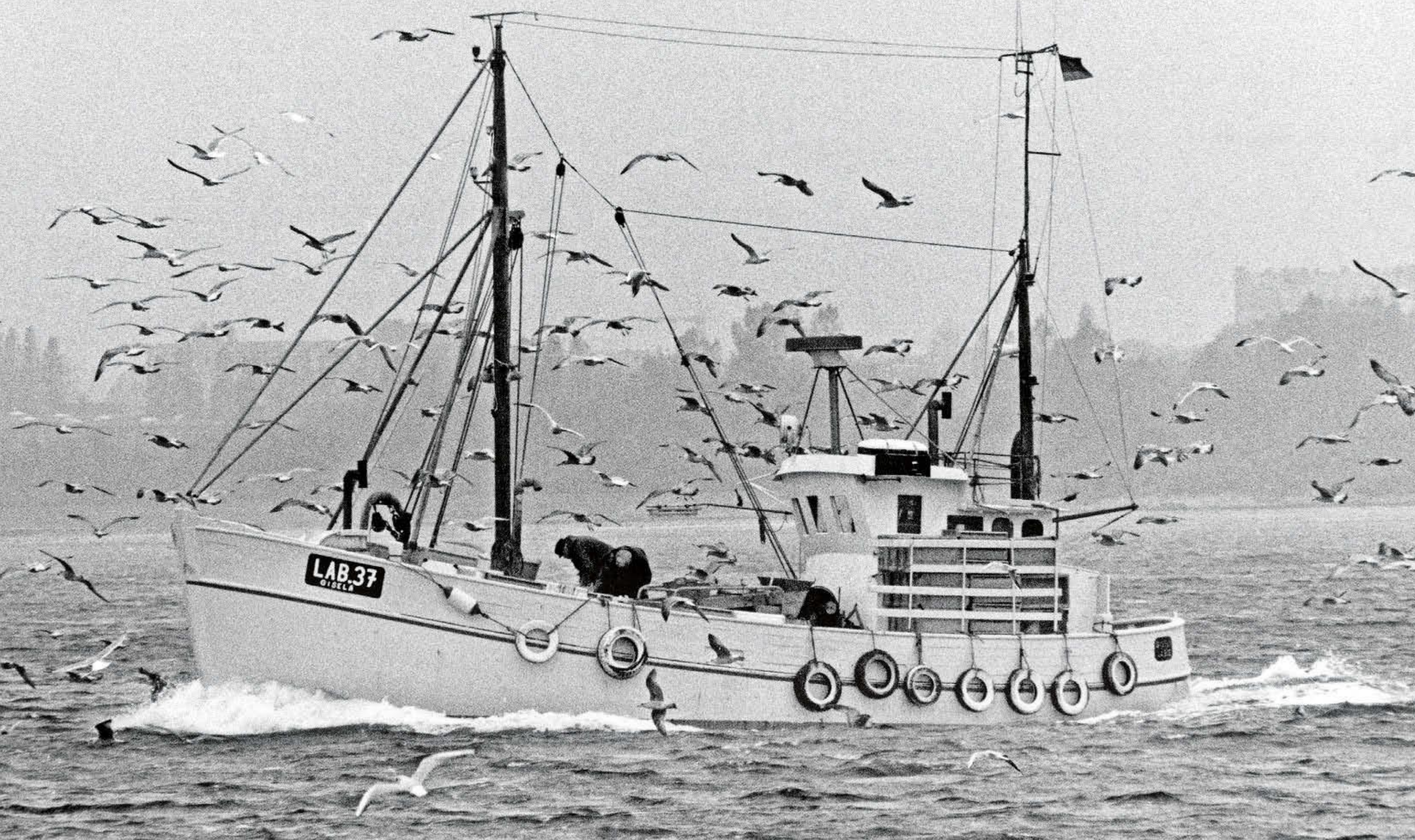
Der Wind kam in heftigen Böen aus Nordwest und schob eine grobe See vor sich her, die sich mit weiß gemaserten Wogen dem Trawler entgegenstemmte und ihn immer wieder aus dem Kurs drängte.

„Wo werden wir fischen, Käpt’n? Wenn überhaupt bei dem Schietwetter.“ Der Mitreisende, der eine Story über die Hochseefischerei schreiben wollte, bog sich weit nach vorn, als eine anrollende See das Vorschiff anhob.

„Kann man vorher noch nicht sagen, Tintenfisch.“ So nämlich hatte ihn die Mannschaft getauft, und er ahnte, dass er diesen Namen hier an Bord nicht mehr loswerden würde. „Das hängt von mehreren Faktoren ab. Da muss man erst die Berichte abhören – Fangergebnisse, Preise und so weiter, ehe man einen bestimmten Fanggrund ansteuert. Wir sehen uns zunächst bei den Westermanns um, das ist voraus die kleine Felsengruppe. Kommen Sie mal mit!“

Er folgte dem Skipper zu einem schmalen Durchgang im Hintergrund der Brücke. „Kartenraum“ stand an der Tür; ein enger Raum mit einer Funkpeilanlage und einem großen Tisch, auf dem unter einer Cellophanfolie eine aufgerollte Seekarte lag.

„Sehen Sie!“ Der Skipper deutete auf eine kleine Insel-




***GISELA* MIT FANG:** **Klassische Trawler (vom englischen Wort trawl – mit einem Schleppnetz fischen) waren Seitentrawler, das heißt, das Fangdeck befand sich mittschiffs**

Foto: SZ-Photo/dpa

gruppe vor der Südküste Islands. „Das sind die Westermanns, die passieren wir an Steuerbord. Von dort noch 80 Meilen hoch bis Kap Reykjanes, da haben wir den Fanggrund Mehlsack, wie wir sagen. Und noch mal 80 Meilen weiter nach Norden ist das Gammelloch, da haben wir auch schon volle Hols an Bord gehievt."

„Und wenn Sie da nichts finden?"

„Gehen wir weiter rauf in die Dänemarkstraße, zwischen Island und Grönland. So lange, bis wir den Bauch voll Kabeljau haben oder die Kohlen knapp werden."

Das leuchtete ein, und es lag ja auch im Interesse der Mannschaft, dass das Schiff mit vollen Laderäumen einlief. Ihre Heuer war relativ klein, dmit konnte man keine großen Sprünge machen. Allein der Fisch brachte das Geld, denn sie waren prozentual am Erlös des Fangs beteiligt … nach Abzug aller Kosten natürlich.

„Aber auch das hat seine Tücken", holte der Skipper weiter aus. „Wenn viele Dampfer zugleich mit guten Fängen einlaufen, ist das Angebot größer als die Nachfrage. Das wirkt sich auf den Preis aus. Zwar nehmen uns die Konservenfabriken einen großen Teil der Fische ab, aber dennoch kann es vorkommen, dass ein Teil des Fanges keinen Käufer findet. Das wandert dann in die Fischmehlfabriken, und die stellen hauptsächlich Viehfutter daraus her. Und was das Schietwetter betrifft – wir fischen bei jedem Wetter. Aber Ihnen macht die Schaukelei offenbar nichts aus."

„Nee, Skipper, nicht mehr", grinste der Tintenfisch. „Ich habe nicht zum ersten Mal Schiffsplanken unter den Füßen."

„Seien Sie froh." Der Skipper stopfte seine Pfeife, wobei er die Schiffsbewegungen in den Hüften ausglich. „Wir haben schon Seeleute an Bord gehabt, die wurden zu Beginn einer Reise regelmäßig seekrank. Kein Vergnügen, wenn so einer neben Ihnen am Netz steht und sich noch mal das Essen durch den Kopf gehen lässt."

Wieder im Ruderhaus, bemerkte der erstaunte Janssen, dass sich jetzt auf dem Vordeck nichts mehr tat. Keine Netze mehr, keine Gerätschaften und auch keine Seeleute. Lediglich die See rauschte ungehindert über die Planken und floss durch die Speigatts außenbords.

„Nanu, ich dachte, wir werden fischen?"

„Werden wir auch, Tintenfisch", griente der Skipper ob seiner verdatterten Miene. „Aber jetzt noch nicht, nicht so dicht unter Land. Wir sind noch innerhalb der Hoheitsgewässer, und die darf kein Fischdampfer mit klarliegendem Fanggeschirr passieren. Tut er es dennoch, muss der Skipper damit rechnen, von einem der plötzlich auftauchenden Bewachungsfahrzeuge eingebracht zu werden. Im günstigsten Fall kommt dann die Beschlagnahme des gesamten Fanggeschirrs und des schon getätigten Fangs, für den Reeder ein Verlust von gut 80.000 Mark."

„Das dürfte dem Kapitän dann eine Lehre sein."

„Das sollte es unbedingt." Bedächtig stopfte der Skipper seine Pfeife; mit klobigen, vernarbten Händen, wie der Tintenfisch bemerkte. Die Hände eines Mannes, dessen Leben aus harter Arbeit bestand. „Passiert das nämlich zum wiederholten Mal, wird der ganze Dampfer beschlagnahmt und auch eingezogen."

„Harte Bräuche im Fischgeschäft."

„Ja, aber auch bitternotwendig", führte der Skipper weiter aus. „Sehen Sie, hier, auf dem flachen Island-Plateau, trifft der warme Golfstrom auf den kalten Polarstrom. Das schafft gute Weidebedingungen und damit auch die Voraussetzung für das Laichgeschäft unserer Nutzfische. Und zur Laichzeit steht der Fisch hier dicht unter Land in großen Schwärmen. Da hier viele europäische Nationen fischen – ja, was glauben Sie denn, was für ein Raubbau hier betrieben würde, gäbe es hier keine streng bewachten Schutzzonen …"



**ALLE MANN RAN!** **Ob's stürmt oder gießt – dieser Fang muss an Bord**
Foto: SZ-Photo/Scherl

Der Skipper hatte sich in Rage geredet, was auch seiner aufgeregt schmurgelnden Pfeife dichte Rauchwolken entlockte. Janssen konnte nur zustimmend nicken; von der Warte aus hatte er die Fischerei noch gar nicht betrachtet.

„… aus den Fanggebieten würden bald verwaiste Gründe", spann der Skipper den Faden weiter. „Außerdem hat jeder Staat das Recht, Angehörigen anderer Nationen das Fischen in seinen Hoheitsgewässern zu untersagen."

---

Es hatte wieder aufgebrist, nachdem der Wind die Nacht über etwas abgeflaut war. Die Wellenberge, die aus Nordwest heranrollten, zeigten sich steingrau und der Trawler rollte inmitten der Wasserwüste hin und her wie eine an Kolik erkrankte Kuh. Aber für solche Wetterbedingungen waren diese Fischdampfer gebaut – äußerst zuverlässige, seetüchtige Schiffe, die selbst den gröbsten Seegang mit weichen Bewegungen abritten. Die Schaumbahnen der Bugwelle schossen das Schanzkleid entlang, mit zwölf Knoten dampfte die *Köln* zu ihrem Fanggrund.

Ein Blick durch die Brückenfenster zeigte dem Gast, dass das lange Vordeck schon für die Aufnahme des Fangs bereitgemacht worden war. Durch kurze, hochstehende Planken hatte man es in viele Fächer aufgeteilt, die nachher den Fang aufnehmen und verhindern sollten, dass die Fische sich über das ganze Deck verteilten oder gar durch die Speigatts außenbords gespült wurden.

Schon früh am Morgen hatten die Seeleute auf dem Vordeck gearbeitet, um alles für den Fang vorzubereiten; waren Grundrollen, Netz und Scherbretter an der Steuerbordseite zu einem sinnvollen Ganzen vereinigt und klargelegt worden zum Aussetzen. Sie alle trugen jetzt hohe Gummistiefel, Ölumhang und Südwester, denn immer wieder wusch der Nordatlantik mit salzigen Schauern über das Vorschiff.

„Schlechte Nachrichten, Käpt'n." Der Funker hatte seinen Kopf ins Ruderhaus gesteckt. „Die Skipper in der Nähe melden alle, hier ist nichts zu holen. Einer meldet sogar, bei ihm ist ein Logger längsseits gekommen und hat ihm aus Mitleid einen Korb Heringe angeboten."

„Die lügen doch alle!", polterte der Skipper. „Wenn ein Trawlerkapitän so jammert, kann man sicher sein, dass seine Leute schon bis zum Bauch in den schönsten Fischen stehen. Was sagt denn der Wetterdoktor?"

„Für diese Gegend Wind um sieben herum, Käpt'n", las der Funker von einem Zettel ab. „ Zwei Tiefs liegen unter Island."

„Well", brummte der Skipper, „wenn's mehr nicht weht, kann man's aushalten."

„Ich besorg mal Kaffee." Auf dem Weg nach achtern sah Janssen den Smut mit einem Eimer aus der Kombüse kommen. Unschlüssig blickte der sich um, betrachtete argwöhnisch die über das Schanzkleid gischtende See – und zog sich schleunigst wieder zurück. Offenbar hatte er keine Lust, Kartoffeln für das Mittagsmahl aus der Vorratslast zu holen. Nicht bei dem Seegang. Königsberger Klopse standen auf dem Speiseplan. Aber dann siegte wohl doch das Pflichtgefühl oder der sicher anstehende Ärger mit der Mannschaft. Er wartete den nächsten salzigen Schauer ab und wieselte dann um das Heck herum zur Vorratslast.

Nur auf dem Rückweg, da war er nicht schnell genug oder auch zu siegessicher. Als er mit dem gefüllten Eimer wieder an Steuerbord erschien, erwischte ihn eine in Luv über das Schanzkleid flutende See und schwemmte ihn über das Deck; die Kartoffeln vorneweg, dann folgte laut scheppernd der jetzt leere Eimer. Laut schimpfend rappelte sich der Smut auf und der Gast staunte über das reichhaltige Repertoire an Verwünschungen, mit denen der dabei die See und das Schiff bedachte.

„Heute gibt's Nudeln!", rief der noch, bevor er triefend nass in der Kombüse verschwand. Das sprach sich an Bord schnell herum. Nudeln zu Königsberger Klopsen? Das konnte nicht sein, nicht auf diesem Dampfer. Ärger drohte. Doch dann stellte der zweite Steuermann den Frieden wieder her, in dem er selbst den Kartoffeltransport übernahm. Es mussten beide bei Laune gehalten werden: Koch und Mannschaft.

Draußen briste es weiter aus Nordwest. Fahlgrauer Himmel, an dem eine Handvoll dunkler Wolken dahinraste, von Böen zerfranst und zerfahren in langen Strähnen, die sich wie flatternde Schleier vor eine kalkweiße Sonne hängten. Der schwarze Schornsteinrauch wurde vom stürmischen Wind von der Oberkante des langen Schlots gerissen und in tiefe Wellentäler gedrückt, aus denen er nicht mehr herauskam. Ringsum nur gischtende, schäumende See, durch die sich die *Köln* stampfend und rollend weiter nach Norden wälzte.

„Wie sieht's aus, Käpt'n, haben wir bald unser Fanggebiet erreicht?"

„Wir sind fast da." Breitbeinig stand der Skipper vor dem Kartentisch und tippte mit dem Finger auf einen Punkt. „Sehen Sie her! Wir stehen jetzt vor der Südwestküste Islands. Hier, diese unterseeische Bank, da müssen wir noch drüber, dann kann's losgehen mit der Fischerei. Und wann wir über die Bank sind, das zeigt mir der Echograf im Ruderhaus. Kommen Sie, ich zeig's Ihnen!"

Interessiert betrachtete der Journalist die Konsole des Echolots, das mittels Ultraschallimpulsen die Wassertiefe maß und auch den Meeresboden grafisch darstellte. Wie eine Fieberkurve sah es aus, was der auf- und abschwingende Stift auf das langsam durchlaufende Papier zeichnete. Dann wurde der Strich gleichmäßiger.

„All right, jetzt sind wir über die Rocks hinweg." Der Skipper nickte befriedigt. „Noch eine gute Viertelstunde,

dann geht das erste Netz über die Seite."

Das Netz! Ein umfangreiches Gebilde aus fingerdickem Tauwerk, das durch die Erfahrung jahrhundertealter Seefischerei zu seiner jetzigen Gestalt gefunden hatte. Ausgelegt ähnelte es einem ausgehöhlten Schinken, von dem nur noch die Schwarte übriggeblieben war. Je nachdem, was man fangen wollte – Kabeljau (Dorsch), Rotbarsch, Seelachs oder Hering – war es weit- oder engmaschig und konnte durchaus kräftige Stöße oder Druck aushalten.

So ein Grundschleppnetz maß an seiner breitesten Öffnung etwa 25 Meter, in der Höhe acht Meter und seine Länge betrug um die 50 Meter. Zum hinteren Ende immer schmaler werdend, endete es mit dem Netzbeutel, dem Steert. Dort wurde es wie ein Strickbeutel zusammengezogen und mit der Codleine verschlossen.

„Die untere Vorderkante des Netzes ist verstärkt durch ein Stahldrahtseil, das Grundtau oder die untere Maulleine", erklärte der Skipper seinem aufmerksamen Zuhörer, der alles begierig in sich aufsog. „Die Kugeln, die Sie da an dem Grundtau aufgereiht sehen wie Perlen auf einer Schnur, das sind eiserne Hohlkugeln. Dazwischen die eisenbereiften Hartholzrollen, das sind die Grundrollen. Die rollen das Netz regelrecht über den Grund, scheuchen mit ihrem Gepolter die Fische auf und treiben die so ins Netz. Da kommen sie nicht mehr raus. Nach oben wird das Netz durch das Höhenscherbrett und die an der oberen Maulleine befestigten Auftriebskörper offengehalten."

„Und zur Seite hin?"

„Das machen die beiden Scherbretter, die Sie da vorn und achtern an den Galgen sehen und die so aussehen wie große Türen."

Galgen! Das weckte bei dem Tintenfisch eine ganz bestimmte Vorstellung, dem die beiden stählernen Gebilde am Schanzkleid aber gar nicht entsprachen. Sie sahen eher aus wie ein großes, auf den Kopf gestelltes U; etwa acht Meter lange T-Träger, die man in der Mitte umgebogen hatte.

„Die Rollen da oben an den Galgen, das sind die Umlenkrollen für die Kurrleinen. Da hängen auch die Scherbretter dran. Wenn wir die durchs Wasser ziehen, driften sie durch den Zug der Kurrleinen nach außen und halten so das Netz offen, scheren also wegen der Art der Aufhängung seitlich auseinander." Er grinste schon wieder. „Die Lehre vom Parallelogramm der Kräfte kennen Sie doch sicherlich noch aus der Schulzeit."

Er spähte wieder nach dem Echolot an der Wand. Der dünne Schreibdraht strich emsig über das beleuchtete Papier, die Grundlinie verharrte nahezu gleichmäßig bei 350 Metern. Dicht darüber und nochmals darüber zeichneten sich graue Schatten ab, die sich von Zeit zu Zeit verdichteten und dabei fast einem zweiten und dritten Meeresgrund über dem eigentlichen glichen.

„Das ist der Fisch!", feixte der Skipper mit leuchtenden Augen. „So dicht steht er hier selten." Und zum Rudergänger gewandt: „Los, rum mit dem Pott auf 270 Grad!"

Die *Köln* drehte nach Backbord auf Südwestkurs, sodass der heulende Wind jetzt auf die Steuerbordseite drückte – eben auf die Schiffsseite, an der die Galgen befestigt waren und wo auch das Netz über Bord gehen würde.

„Und warum die Kursänderung?"

„Weil wir so das Netz frei vom Schiff halten", erklärte der Skipper geduldig. „Der Wind drückt auf die Breitseite unseres Dampfers, treibt ihn so vom Netz weg. Damit verhindern wir, dass sich das Fanggeschirr, die dicken Kurrleinen, das Netz oder die Grundrollen achtern am Ruder oder in den Flügeln der Schraube verfangen. Das würde unweigerlich Manövrierunfähigkeit bedeuten, ganz abgesehen von dem Problem, das Geschirr wieder zu klarieren und frei von der Schraube zu bekommen. Ohne fremde Hilfe gelingt das nicht und der Fisch wäre dann auch zum Teufel. So, nu geiht los, Tintenfisch!"



**LERNEN FÜRS LEBEN: Der Moses sieht zu, wie es geht** Foto: SZ-Photo/Sven Simon

„Zweihundertsiebzig liegt an, Käpt'n."

Auf dem neuen Kurs kamen die Seen dwars in Luv herein, erfassten das Schiff in seiner gesamten Breitseite und ließen die *Köln* ganz gewaltig von Bord zu Bord rollen. Immer wieder kamen ganze Sturzbäche über die Steuerbordseite und fluteten den am Schanzkleid stehenden Männern rauschend und gurgelnd um die Beine. Die hatten inzwischen alle Vorbereitungen abgeschlossen, das Netz lag klar zum Ausbringen. Die schweren, eisenbeschlagenen Scherbretter waren vorgehievt und hingen klar zum Wegfieren außenbords in den eisernen Galgen. In langer Reihe standen die Seeleute am Netz und spähten hinauf zur Brücke, warteten auf die Befehle des Skippers. Der legte den Hebel des Maschinentelegrafen auf „Stopp" und griff das Mikrofon des Außenlautsprechers.

## „Wir gehen weiter – so lange, bis wir den Bauch voll Kabeljau haben"

Der Skipper der *Köln* stellt klar

„Too Waaater!"

Erregt verfolgte Janssen das weitere Geschehen auf dem Vordeck. Mit dem „zu Wasser" des Skippers öffnete der Winschmann Ventil und Bremse der vor dem Brückenaufbau stehenden großen Winde. Rasselnd und kreischend setzten sich dort die Zahnräder in Bewegung, der Kran hob die Netzrolle an. Polternd schlugen die metallenen Kugeln und die eisenbeschlagenen Hartholzrollen des Grundtaus gegen die Bordwand, als sie in Höhe der Wasserlinie außenbords des im Seegang torkelnden Schiffes



**OHNE PAUSE:** **Ein Hol ist an Deck; dann heißt es weitermachen, häufig bis zur Dunkelheit bei Scheinwerferlicht**
Foto: SZ-Photo/ Knorr + Hirth

schwangen. Die Männer an Deck packten an und schoben die gewaltige Netzrolle über die Seite, während ständig Brecher gegen die Bordwand donnerten und sich schäumend über sie ergossen. Als Nächstes ging der Steert über Bord, das mit einem kunstvollen Knoten verschlossene Netzende. Sobald das im Wasser schwamm, zog der Netzsack das übrige Netz nach.

„Fier weg alles!"

Aus dem Lautsprecher donnerte die Stimme des Skippers über das Deck. Die Winde kreischte, aufspritzend klatschte an Steuerbord die Netzrolle ins Wasser. Die großen Scherbretter in ihren Rollen vorn und achtern lösten sich von ihren Galgen und rauschten polternd hinterher. Von der schweren Rolle hinabgezogen, sank das ganze Netz in die Tiefe, während von den beiden Windentrommeln die dicken Kurrleinen abliefen und der Trawler wieder Fahrt aufnahm.

„Und jetzt wird gefischt?"

„Nee, Tintenfisch, noch is nich so weit." Mit der qualmenden Pfeife zeigte der Skipper auf das Echolot. „Tiefe ist hier so um die 350 Meter herum. So schnell sinkt das Netz nun auch wieder nicht, das dauert noch ein Weilchen."

Unterdes rasselte die Winsch und gab weiter Kurrleine, bis das Rollengeschirr den Meeresboden erreicht hatte. Die Winde wurde gestoppt, die beiden Kurrleinen von zwei Seeleuten am Schanzkleid aufgefangen, zusammengeholt und mittels Sliphaken beigelascht. Schrilles Klingeln des Maschinentelegrafen, als der Skipper den Hebel auf „full ahead" stellte – volle Kraft voraus!

„So, nun kann der Fisch kommen."

Janssen versuchte sich vorzustellen, wie die Grundtaurollen und -kugeln jetzt Steine und Sand aufwirbelnd über den Meeresgrund rumpelten – eine lange Kette, dazu bestimmt, das Netz am Grund zu halten, es zu führen und ihm zugleich den nötigen Auftrieb zu geben, um kleine Felsen und Unebenheiten zu überspringen. Das Netzmaul ähnelte dabei einem weit geöffneten Schlund, offen gehalten vom Druck des Wassers gegen die Scherbretter und in der Dunkelheit der Tiefe blind tastend auf der Fährte der Fische.

Denn einmal vom Netz erfasst, blieb dem Fisch keine Fluchtmöglichkeit mehr. Der Weg nach oben war versperrt durch die mit dem Netz verbundene obere Maulleine, die im geöffneten Zustand des Netzes weit über die untere Maulleine mit den Rollen und Kugeln hinausragte. Wie eine Spitztüte sah es aus. So wurde der Fisch ins Netz geleitet, dessen Maschen zum hinteren Ende immer stärker wurden, bis der Fisch im Steert landete. Da kam er nicht mehr heraus.

„Schadet das denn nicht dem Netz, wenn so ein prall gefüllter Steert über den Grund schleift?"

„Hin und wieder schon", nickte der Skipper. „Aber das hält sich in Grenzen. An der Unterseite des Steerts sind große, rohe Rinderhäute befestigt, da nutzt das Netz sich nicht so schnell ab. Der Steert ist also regelrecht besohlt."

„Aha, so ist das also." Es gab offenbar noch vieles, was der Gast über die Hochseefischerei nicht wusste, und er war entschlossen, das auf diesem Törn nachzuholen. In der Steuerbordnock des Ruderhauses festgeklemmt, machte er sich eifrig Notizen, während der Trawler sich durch die See boxte. Entlang der 350-Meter-Tiefe, die der Echograf laufend aufzeichnete, steuerte die *Köln* das Fanggebiet ab und zog dabei an straff wie Klaviersaiten gespannten Kurrleinen das Netz hinter sich her. Drei Stunden lang. Das Schiff ächzte und stöhnte in seinen Verbänden; die Last, die es gegen die anrollenden Seen über den Grund zerren musste, wurde immer schwerer. Es mussten Tonnen sein, die der Dampfer da nachschleppte.

„Well, Tintenfisch, nun wollen wir mal sehen, ob Sie uns Fangglück gebracht haben." Der Skipper tippte dem Rudergänger auf die Schulter. " Los, hol die Kerls aus den Kojen! Wir wollen hieven."

Er schwang das Steuerrad herum, bis der Kompass 270 Grad anzeigte und die See wieder gegen die Steuer-

bordseite rollte. Unterdessen torkelten die Seeleute an Deck, zwei Mann hängten sich achtern über das Schanzkleid und lösten den Sliphaken, damit die Kurrleinen wieder frei vom Schiff kamen.

„Hiev rund!", brüllte der Lautsprecher. Die Winsch ratterte los und wickelte die Kurrleinen zurück auf die Trommeln, bis nach zehn Minuten die schweren Scherbretter triefend aus der salzigen Flut auftauchten. Sie wurden bis zum vorderen und achteren Galgen vorgehievt und dort eingehängt. Mit schnellen Griffen lösten die Männer die beiden Jager (Stander) von den Scherbrettern, die von der Winsch weiter eingeholt wurden und so das Netz nach oben zogen.

„Sehen Sie die Möwen, Tintenfisch? Jetzt muss das Netz kommen."

Ja, er sah die Möwen, wie sie sich achteraus flügelschlagend in die Luft erhoben und mit dem Schiff segelten. An die hundert mussten es sein, die aufgeregt um den jetzt nach oben kommenden Wirbel aus Schaum und Gischt kreisten. Rauschend durchbrach der Netzbeutel die Oberfläche, kam wie ein dicker Korb aus der Tiefe ans Licht geschossen und tanzte dann behäbig auf den Seen. Durch seine prall gespannten Maschen schimmerte es rötlich und trotz Wind und See war das Zappeln und Pladdern vieler Hunderter Rotbarsche deutlich zu hören.

„Donnerkeil!" Der Skipper strahlte übers ganze Gesicht. „Das nenne ich einen Beutel – wenigstens hundert Korb. Was sagen Sie nun, Tintenfisch?"

Der rechnete schnell nach. Ein Korb ist ein Zentner, hundert Korb sind also hundert Zentner, demnach mit einem Hol fünf Tonnen Fisch.

„Ganz ordentlich – gratuliere!"

An Deck hatten die Seeleute das Netz so weit eingeholt, dass nur noch der schwere Beutel neben der Bordwand schwamm. Mit der Winsch wurde er an Deck gehievt, bis er prall und triefend über den Ladeluken baumelte. Mit schnellen Griffen löste der Steuermann den Steertknoten, und mit einem lauten Schwapp ergoss sich der ganze Inhalt des Netzbeutels an Deck – eine zappelnde Menge rosaroten Fleisches mit weit aufgerissenen Augen, die der rasche Wechsel des Wasserdrucks pilzförmig aus dem Kopf getrieben hatte.

Aber nicht nur Rotbarsche gab der Netzbeutel her. Der Schreiberling sah tiefblaue Seelachse und stahlgraue Kabeljaus; beides Raubfische, die noch im Todeskampf alles verschlangen, was kleiner war als sie. Ein Seewolf wand sich aus dem Gewimmel und blieb japsend obenauf liegen. Köhler und Steinbeißer wanden sich an Deck, Heilbutts von der Größe eines Ausziehtisches.

Es kam noch ein Beutel herauf bei diesem Hol, denn wenn ein Fang so groß war, dass er nicht auf einmal eingehievt werden konnte, musste er geteilt werden. Dann wurde der Steert durch einen Stropp in zwei Teile getrennt, wobei jeder Teil für sich eingehievt wurde. Aber dann pendelte auch der zweite Beutel triefend über dem Vordeck und lud seine Last aus der Tiefe in die Fächer. Dann war das Netz leer. Aber noch kümmerte sich niemand um die an Deck wimmelnde und zuckende Pracht. Das Netz musste wieder über Bord, musste wieder auf den Grund. Tief unter ihnen stand der Fisch und diese Gelegenheit musste genutzt werden. Der Fisch wartete nicht.

Es gab jetzt keine Pausen mehr!

Mit hundertfach geübten Griffen verschlossen die Männer den Steert, machten ihn klar zum erneuten Aussetzen. Ratternd hob die Winsch die schweren Grundrollen über das Schanzkleid, Netz und Scherbretter folgten und wieder liefen die beiden Kurrleinen von den Trommeln ab. Es war nur eine kurze Zeitspanne, die zwischen dem Einhieven des ersten Hols und dem Wiederaussetzen des Fanggeschirrs verstrichen war, und schon schleppte die *Köln* erneut das Netz über den Grund des Nordatlantiks; wieder für zwei, drei Stunden – Zeit, die für die Seeleute ausgefüllt war mit der Weiterverarbeitung des ersten Hols.

Und das war kein Anblick für zarte Gemüter.

Alle Fische mit Ausnahme der Rotbarsche wurden gleich an Oberdeck geschlachtet. Deren stachelige Rückenflossen konnten zu unangenehmen Verletzungen führen. Sie wurden mit spitzen Eisenhaken hinter die Kiemen gefasst und in die Körbe geworfen. Die übrigen Fischarten wurden ausgeweidet und die Eingeweide über Bord geworfen; auf die stürzten sich sofort Heerscharen von Möwen. Nur die Leber nicht, die kam in den Trankocher, und das daraus gewonnene Öl ergab für die Mannschaft eine zusätzliche Einnahme. Die leeren Fischleiber warfen die Männer in das Waschschott in der Mitte des Decks, wo sie mittels Deckswaschschlauch ausgespült und durch einen Metalltrichter nach unten in den Fischraum befördert wurden. Dort kamen sie sofort auf Eis.

**„He, Moses! Wie viel Korb haben wir im Bünn?" – „Genau hundertfünfunddreißig!"**

Ein guter Fang

„He, Moses!", rief der Skipper den Schiffsjungen heran, nachdem auch der letzte Korb unter Deck war. „Wie viel Korb haben wir im Bünn?"

„Genau hundertfünfunddreißig, Käpt'n!"

Sechsdreiviertel Tonnen Fisch in einem Hol. Das ließ sich hören, da lachte das Fischerherz. Als dann nach zwei Stunden der zweite Hol an Deck kam, lagen noch Fische vom ersten darauf. Es wurde ohne Pause weitergemacht; weitergefischt, weitergeschlachtet. Den ganzen Tag, bis in die Dunkelheit bei Scheinwerferlicht. Die Augen der Männer waren entzündet vor Müdigkeit, als kurz vor Mitternacht der Skipper zum siebenten Mal den Befehl zum Hieven gab. Aber da brachte der Hol nur noch elf Korb. Dieser Fanggrund war erst mal abgegrast und der Skipper schickte die Männer in die Kojen.

Als die *Köln* drei Wochen später im Cuxhavener Fischereihafen festmachte, betrug die Ausbeute 4.000 Korb Rotbarsch, 62 Korb Heilbutt sowie etliche Korb Seezunge, Kabeljau und Seewolf. Ein gutes Fangergebnis also. Die Männer hatten es eilig, von Bord zu kommen. In nur 48 Stunden würde es wieder heißen: „Leinen los!" ⚓

**In der nächsten Ausgabe: Die 9. Torpedoboot-Flottille in der Ägäis – so konnte die Insel Leros zurückgewonnen werden.**

Geheimnisvolle Mission der Kriegsmarine

# Letzter Auftrag für U 234

**Kurz vor Kriegsende lief ein U-Boot mit Spezialauftrag aus Kiel aus. Es sollte sein Ziel Tokio nie erreichen, doch bis heute ranken sich zahlreiche Spekulationen um das Boot und seine Besatzung**

Von Stephan-Thomas Klose



**52 MANN BESATZUNG:** **Offiziere und Mannschaften haben sich im März 1945 zum Abschiedsfoto an Deck von U 234 aufgestellt** Foto: Sammlung Huber




**FREIWILLIG ZUR KRIEGSMARINE:** Herbert Huber trat mit 19 Jahren im August 1942 seine U-Boot-Ausbildung in Gotenhafen an
Foto: Sammlung Huber



**GRUPPENABEND:** Herbert Huber (vorne links) feiert mit Kameraden der Nachrichtenschule Flensburg Foto: Sammlung Huber

Die 21. Heeresgruppe von Feldmarschall Montgomery überschritt bereits den Rhein, als am 23. März 1945 ein großes deutsches U-Boot Kiel mit unbekanntem Ziel verließ. Das Boot der Klasse XB war ein modifizierter Unterwasser-Minenleger mit einer Länge von 90 Metern.

Seine letzte Fahrt gehört zu den geheimnisvollsten Unternehmungen der Deutschen Kriegsmarine, denn die 240-Tonnen-Fracht war höchst brisant: Das Boot transportierte eine halbe Tonne Uranoxid, spaltbares Material für den Bau einer Atombombe, sowie mehrere Tonnen Quecksilber. Ferner sollen ein zerlegter Düsenjäger Me 262 mit Bauplänen und -teilen des Raketenabfangjägers Me 163 sowie der Rakete V 2 und neueste deutsche Radartechnik in den umgerüsteten Minenschächten verstaut gewesen sein.

## Brisante Fracht

Ziel war Japan mit dem Auftrag, die wertvollste Kriegstechnik des untergehenden „Dritten Reiches" zum fernöstlichen Verbündeten zu bringen. Als Begleiter waren elf hochrangige Passagiere an Bord, unter ihnen der General der Flieger und künftige Luftwaffenattaché Tokios Ulrich Kessler samt Stab und Technikern, zwei Spezialisten für Fla- und Unterwasser-Waffen, zwei Messerschmitt-Ingenieure, ein Niederfrequenzspezialist sowie zwei japanische Fregattenkapitäne.

Die Geheimoperation von U 234 war auf neun Monate angelegt – eine lange Zeit, aber ausreichend Proviant und Treibstoff in zusätzlichen Tanks hatte das Boot gebunkert. Außerdem waren die modernste Radartechnik und eine weiterentwickelte Schnorchelanlage an Bord, um auch getaucht die Dieselmotoren laufen lassen zu können. Damit war U 234 das modernste U-Boot der Kriegsmarine.

Doch sein Auftrag wurde von den militärischen Umständen überholt. U 234 war sechs Wochen auf See, als der Befehl kam, sich der nächsten alliierten Marine-Einheit zu ergeben. Die Wehrmacht hatte kapituliert. Daraufhin müssen sich dramatische Szenen an Bord abgespielt haben, denn nicht alle wollten dem Befehl Folge leisten, am wenigsten die japanischen Offiziere. Der Kommandant, Kapitänleutnant Johann-Heinrich Fehler, blieb aber Herr der Lage und ergab sich am 15. Mai 1945 dem amerikanischen Geleitzerstörer *USS Sutton* in der Nähe der Flämischen Kappe, ca. 560 Kilometer östlich der Stadt St. Johns auf Neufundland.

## Material für Little Boy?

Das Kriegstagebuch des US-Kriegsschiffs hielt fest: „At 0807 the U-234 was stopped and at 0823 the SUTTON's armed guard, consisting of three officers and thirteen men, boarded her." Das Boot wurde nach Portsmouth geschleppt, ausgeräumt und zwei Jahre später bei Torpedotests versenkt. Die Besatzung ging in Gefangenschaft. Ob aus dem deutschen Uran tatsächlich die Hiroshima-Bombe entstand, bleibt vermutlich für immer unbekannt.



**IM GESPRÄCH:** ***Schiff-Classic*-Autor und Beirat Stephan-Thomas Klose traf Herbert Huber im Haus seiner Tochter in Berlin-Lichtenrade**
Foto: Ulrike Huber-Schmidt



**LETZTER LIEGEPLATZ:** U 234 (außen, vorn U 873) nach der Kapitulation im Hafen von Portsmouth, beide Boote mit amerikanischer Flagge
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

# „Herbert, da darfst du einsteigen“

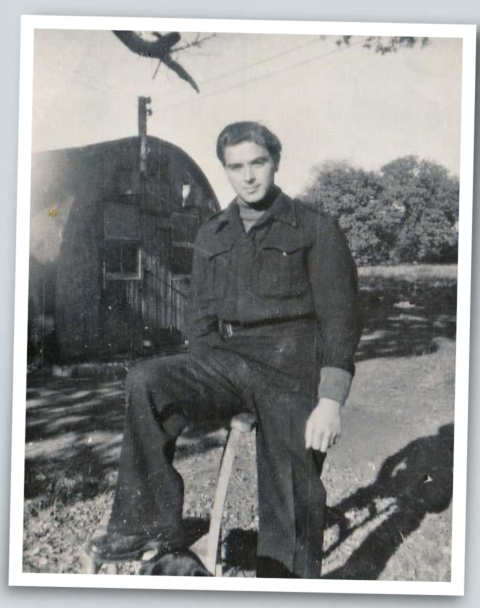
**Herbert Huber (96) ist vermutlich der letzte noch lebende Besatzungsangehörige von U 234. Für *Schiff Classic* erinnert er sich an seine Zeit an Bord und in amerikanischer Gefangenschaft**

SCHIFF*Classic:* Was wusste die Besatzung von der Fracht und dem Auftrag des Bootes?
**Herbert Huber:** Wir wussten, dass es nach Japan gehen würde. Das war sehr aufregend. Aber von der Ladung hat niemand etwas gewusst – außer dem Kommandanten und den Offizieren. Die Ausrüstung war auch schon verstaut, als wir an Bord kamen, denn die Besatzung war bis zum Auslaufen an Land untergebracht.

SCHIFF*Classic:* Wie kamen Sie an Bord von U 234?
**Herbert Huber:** Im November 1944 kehrte U 234 von der Agru-Frontfahrt, also einer Erprobungsfahrt der Abnahmegruppe, zurück nach Kiel. Ich war nach einem Lazarettaufenthalt in Lauenburg Ende September zur 5. U-Flottille in Kiel gekommen und wartete auf eine neue Bordverwendung. Und plötzlich hieß es: Hubert, da darfst du einsteigen. An Bord von U 234 ist ein Funker wegen Krankheit ausgefallen. So kam ich zu Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld auf U 234. Da ich vor der Marine eine Ausbildung zum Elektriker gemacht hatte, wurde ich den Funkmessspezialisten an Bord zugeteilt, um diese Funkmesseinrichtungen aufzubauen. Ich war aber auch am Unterwasser-Horchgerät eingesetzt.

SCHIFF*Classic:* Wie war die Besatzung an Bord eines so großen U-Bootes untergebracht? War es komfortabler als an Bord eines U-Bootes der Klasse VII oder XXI?
**Herbert Huber:** Das Wichtigste war die Toilette. Auf U 234 gab es ein richtiges Klo, auf dem man sitzen konnte. Das hatten die anderen Boote ja so nicht. Feste Kojen gab es aber auch nicht; manchmal habe ich in einer Hängematte geschlafen. Nur der Kommandant und die Offiziere hatten eigene Kammern, der Kommandant direkt neben der Funkbude. Und unsere Passagiere hatten auch eigene Quartiere.

SCHIFF*Classic:* Hatten Sie Kontakt zu den prominenten Passagieren an Bord?



**IN ENGLISCHER GEFANGENSCHAFT:** Nach der Rückkehr aus den USA folgten für Herbert Huber noch zwei Jahre POW-Zeit als Landarbeiter in England
Foto: Sammlung Huber

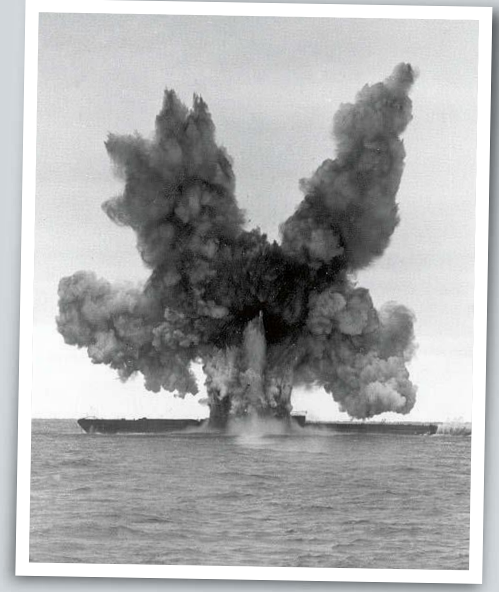
**Herbert Huber:** Die Passagiere kamen in Kiel an Bord. Darunter waren die beiden japanischen Offiziere Tomonaga und Shoji und zwei Luftwaffenoffiziere. Etwas Besonderes war der Luftwaffengeneral Ulrich

Kessler. An Bord hatte er aber nichts zu sagen. Es macht mich heute noch stolz, dass er genau wie ich unter Wasser am Horchgerät Wache gehen musste. Ich habe ihn dann nachts geweckt: „Herr General, es ist Zeit zur Wachablösung." Er sagte: „Ja, ich komme gleich." Sein Ritterkreuz funkelte im Halbdunkeln. Ich kannte aber auch die anderen Passagiere. Auf einem U-Boot kann man sich nicht aus dem Weg gehen.

**SCHIFF*Classic:*** Nach vier Wochen auf See erreichte das Boot die Nachricht von der deutschen Kapitulation. Hat der Kommandant die Besatzung über die Lage informiert?
**Herbert Huber:** Ich habe es als Funker mitgehört und wusste schon alles, als der Kommandant alle Mann im Bugraum versammelte und uns ansprach. General Ulrich Kessler wollte das Boot unbedingt nach Argentinien bringen und verkaufen. Er habe einen Pass und könne das alles erledigen, sagte er. Aber der Kommandant, Kapitänleutnant Fehler, war empört: „Das kommt nicht infrage!" Er werde den Dönitz-Befehl ausführen und zur Übergabe an die Amerikaner auftauchen.

**SCHIFF*Classic:*** Mit welchen Gefühlen wurde diese Entscheidung aufgenommen? Was haben Sie ganz persönlich erhofft? Wären Sie lieber nach Japan gelaufen, um sich dort internieren zu lassen?
**Herbert Huber:** Ich habe zu unserem I WO, Richard von Bulla, der vormals Bordflieger auf dem Hilfskreuzer *Atlantis* gewesen war und alle Meere kannte, gesagt: „Herr Kaleu, wir haben doch 36 Tonnen Proviant an Bord und eine vollkommen intakte Funkanlage. Wir könnten doch eine einsame Insel anlaufen." Da hat er gesagt, das wäre ihm schon recht, wenn lauter junge Leute an Bord wären. Aber die Verheirateten an Bord sollten doch wieder heimkommen.

Für die beiden japanischen Offiziere war das bitter; sie wollten sich auf keinen Fall den Amerikanern ergeben und haben sich dann mit Luminal vergiftet. Ich wurde zufällig wach und sah, wie ihre Körper in Decken gewickelt durch den Turm nach oben gezogen wurden. Vorher hatten sie noch ihre wertvollen Schweizer Armbanduhren an zwei Besatzungsmitglieder verschenkt.



**DAS ENDE: Versenkung von U 234 durch das amerikanische U-Boot *USS Greenfish* am 20. November 1945** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**SCHIFF*Classic:*** Wie lief die Übernahme des Bootes durch den amerikanischen Begleitzerstörer *USS Sutton* am 15. Mai 1945 ab?
**Herbert Huber:** Die Amerikaner hatten uns die Nacht über begleitet und schickten am nächsten Morgen ein schwer bewaffnetes Prisenkommando aus drei Offizieren und 13 Mannschaften zu uns an Bord. Als Erstes haben sie eine schwere Kette in den Turm geworfen, damit wir die Luke nicht mehr schließen konnten. Dann mussten wir alle an Deck antreten, wurden gefilzt und auf die *Sutton* übergesetzt. Ich hatte mir noch schnell ein Päckchen Seife eingepackt. Das wäre aber nicht nötig gewesen, denn an Bord der *Sutton* wurden wir erst einmal alle unter die Dusche geschickt und mit Kleiderpaketen vom Roten Kreuz ausgestattet. An Bord von U 234 blieb nur technisches Personal zurück.

**SCHIFF*Classic:*** Wie ging es dann weiter? Wie wurden Sie als amerikanischer Kriegsgefangener behandelt?
**Herbert Huber:** Die *Sutton* nahm U 234 in Schlepp und brachte uns zur US-Marinebasis Portsmouth/New Hampshire an der amerikanischen Ostküste. An Bord wurden wir sehr anständig behandelt. Das waren Seefahrer wie wir, gute Kumpels. Die haben uns gut bewirtet und alles. In Portsmouth allerdings ging es uns dann nicht mehr so gut. Die polnischen Wachmannschaften haben geprügelt und geklaut; Uhren, Eheringe, Orden, Geld. Mir ist nichts passiert. Ich hatte ja auch nichts außer einem Kamm und dem Seifenstück. Das konnten sie gerne mitnehmen.

Wir kamen dann in das große Marinegefängnis in Portsmouth, in Einzelzellen. Von da ging es weiter in ein Militärgefängnis nach Boston und schließlich in das Gefangenenlager Fort Meade in Maryland.

**SCHIFF*Classic:*** Wann kehrten Sie daraufhin nach Deutschland zurück?
**Herbert Huber:** Im Juli 1948. Nach einem Jahr in US-Gefangenschaft hieß es, wir kommen zurück nach Deutschland zum Wiederaufbau. Aber tatsächlich wurden wir nach England geschickt. In Amerika war es uns gut gegangen: Wir hatten auf Mais- und Tabakfarmen gearbeitet und wurden anständig verpflegt. In England ging es von Lager zu Lager, und viele von uns hungerten. Erst als im Juli 1948 die Olympischen Spiele in London stattfanden, wurden wir endlich nach Hause entlassen. Da sollten keine Kriegsgefangenen mehr in England sein. Und so stand ich am 18. Juli um 4 Uhr morgens wieder in Baden-Baden.

**SCHIFF*Classic:*** Ihr Oberfunkmeister an Bord von U 234, Wolfgang Hirschfeld, hat zwei Bücher über seine Erlebnisse geschrieben und Interviews gegeben. Sind Sie auch zu Ihrer Zeit auf U 234 befragt worden?
**Herbert Huber:** Nein. Das ist das erste Mal. ⚓

## ZUR PERSON

Herbert Huber kam am 15. Juli 1923 in Baden-Baden zur Welt. Nach der Schule meldete er sich freiwillig zur Kriegsmarine und trat am 15. Februar 1942 in Leer in die 8. Schiffsstammabteilung ein. In den Nachrichtenschulen Aurich und Flensburg wurde er zum Funker ausgebildet. Am 14. August 1942 begann er in der 2. U-Boot-Lehrdivision Gotenhafen seine U-Boot-Ausbildung und anschließend war er Funker auf U 145. Ab 5. Januar 1944 gehörte Herbert Huber zur Besatzung von U 1054, das am 25. März in Kiel in Dienst stellte. Nach einer Verletzung am Turmluk und einem Lazarettaufenthalt in Lauenburg kehrte er zur 5. U-Flottille nach Kiel zurück und stieg für einen ausgefallenen Funker auf U 234 ein. Nach dem Krieg arbeitete er bis zu seinem Ruhestand als Elektroinstallateur-Meister.



**ERINNERUNGSSTÜCK: Das Modell von U 234 zeigt die Minenschächte, in denen die brisante Fracht nach Japan verstaut war** Foto: Stephan-Thomas Klose

Kämpfe im Virtuellen: *Midway – Für die Freiheit*

# Heldengedenktag



**ENDE DER *USS YORKTOWN*: Zwei japanische Torpedos haben den Träger bei der Schlacht um Midway am 4. Juni 1942 angeschlagen. Jetzt schwimmt er in seinem Öl und wird von der Besatzung verlassen. Er sinkt erst am 7. Juni**

Foto: picture-alliance/AP Photo

**Auf Roland Emmerich kann man sich verlassen! Man bekommt, was man bestellt hat … Sein neuestes Werk belegt das recht anschaulich. *Midway – Für die Freiheit* erzählt uns die Schicksalsschlacht vom Juni 1942 – mit allem, was das Effekte-Arsenal hergibt** Von Stefan Bartmann




**ALTE SCHULE:** Bereits das Filmplakat macht stilistisch klar, was kommt – ein hochmodern gemachter Kriegsfilm im Geist von gestern

Bisweilen laufen Bilder durch die Nachrichtenmagazine, welche den Betrachter ganz unmittelbar in den Pazifik des Jahres 1942 zurückkatapultieren – etwa vom verkrusteten Wrack der *USS Hornet*, die im Januar 2019 in 5.400 Meter Tiefe aufgespürt werden konnte. Nach der Schlacht vor den Santa-Cruz-Inseln im Oktober 1942 hatte man den brennenden Träger aufgegeben. Wenige Monate vorher, im April und Juni, hatte die *Hornet* beim „Doolittle Raid" und in der Schlacht um Midway ihre Rolle gespielt.

Der erbitterte Kampf um das von den Amerikanern gehaltene Midway-Atoll ist es wert, dass man es gelegentlich einer jüngeren Generation neu erzählt. Im Herbst 2019 war es wieder so weit. *Midway – Für die Freiheit* startete in den US-Kinos nur wenige Tage vor dem 11. November. Das ist auch in den USA nicht irgendein Tag. Es ist Veterans Day, an dem die Amerikaner traditionell ihrer ehrenhaft entlassenen Soldaten in Krieg und Frieden gedenken. Das passt. Mit *Midway* bekamen sie den richtigen Film zum Anlass.

Viele Midway-Veteranen dürften nicht mehr dabei gewesen sein. Das war im Juni 1976 noch anders. Die wackere Erstverfilmung *Midway* (deutsch: *Schlacht um Midway*) kam gerade in die US-Kinos, als Amerika sein Debakel in Vietnam verdaute und gern seiner besseren Kriege gedachte. Der Film avancierte zu einem großen Erfolg, was auch der erstaunlichen All-Star-Besetzung zu verdanken war: Charlton Heston, Henry Fonda, Robert Mitchum, James Coburn …

## Emmerichs Traum von Midway

Computer spielten damals beim Filmemachen noch keine Rolle. Traditionelle Schiffsminiaturen, explodierende Flugzeugmodelle und Rückprojektionen mussten reichen, um zwei Flotten überzeugend aufeinanderzuhetzen. Angesichts des staatstragenden Themas war die umfassende Unterstützung Washingtons reine Formsache. Das Pentagon stellte den alten Träger *USS Lexington* für den Dreh zur Verfügung. Allerdings war der Weltkriegsveteran nach einem massiven Umbau und seiner erneuten Indienststellung 1955 eigentlich viel zu modern für die Story, hauptsächlich des angewinkelten Flugdecks wegen. Aus den Archiven von Army und Navy fischte man fast vergessenes Filmmaterial, das unter Einsatz- und Luftkampfbedingungen entstanden war (siehe Kasten Seite 43). Es wurde großzügig in den Spielfilm eingeschnitten.

Nach diesem Film galt das Midway-Thema als cineastisch hinreichend abgearbeitet. Nicht so für Roland Emmerich, der es als



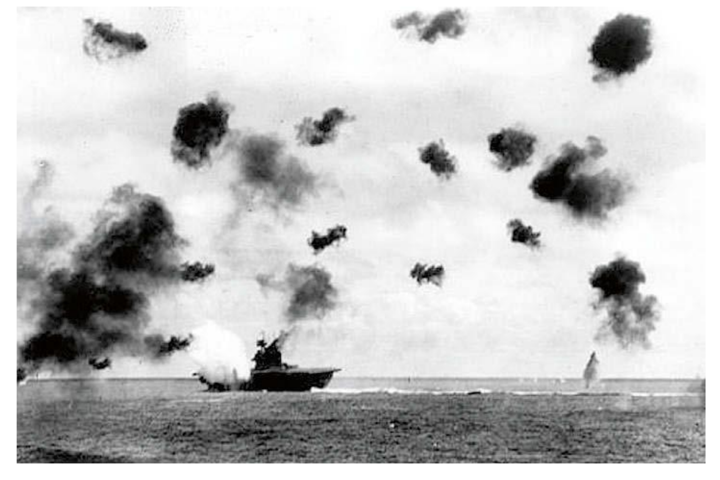
**SCHAUPLATZ *ENTERPRISE*:** Der Träger entstand digital und als Teilkulisse neu. Stille Momente wie dieser sind selten

Foto: picture-alliance/AP Photo

Fotos, soweit nicht anders angegeben: Universum Film




**DER MACHER:** Regisseur und Produzent Roland Emmerich (rechts) riskierte viel mit der Midway-Neuauflage. Kein Studio wollte die bekannte Story wieder aufgreifen



**WAHRHEIT VERSUS FILM:** Originale Aufnahme von den Kämpfen um Midway
Foto: picture-alliance/AP Photo

einer der ganz wenigen Deutschen geschafft hatte, sich im Bombast-Genre Hollywoods zu etablieren – mit Krachern wie *Independence Day* (1996) und *The Day After Tomorrow* (2004). Das Krawall-Potenzial der Midway-Schlacht muss ihn gereizt haben. Zwei Jahrzehnte ging er mit dem Stoff in den großen Studios vergeblich hausieren, ehe er sich entschloss, den Film selbst zu produzieren und das Geld hierfür weltweit zusammenzukratzen. Unterm Strich kamen rund 100 Millionen Dollar zusammen.

## Virtuelle Trickkiste

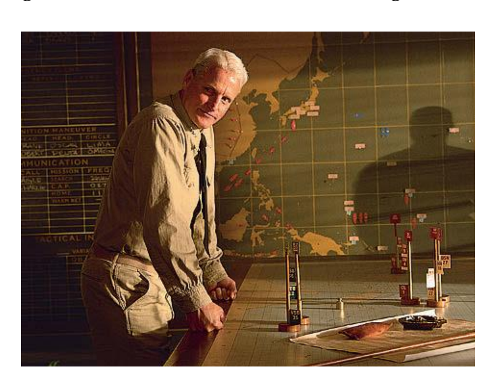
Doch anders als in den 1970er-Jahren standen Emmerich die schier unbegrenzten Möglichkeiten des Computer Generated Imagery (CGI) zur Verfügung. Die Kunst der Computermalerei hat einen Film wie *Pearl Harbor* (2001, Regie: Michael Bay) erst möglich gemacht, der stilistisch fast bruchfrei in den neuen *Midway* übergeht. Die Filmkritik beanstandete damals, Bay habe die Möglichkeiten seiner Trickkiste überreizt – etwa wenn die virtuelle Kamera einer japanischen Fliegerbombe bis zum fatalen Einschlag in der Munitionskammer der *USS Arizona* folgt. Emmerich stellt das Pearl-Harbor-Desaster ganz an den Anfang seines Films und lässt kaum einen Effekt ungenutzt.

Die erfolgreichsten Filme des emsigen Schwaben spielen in einer fantastischen Gegenwelt mit realen Bezügen; da kann man nicht viel falsch machen. Diesmal musste er Fachleute und Historiker konsultieren, um sich keinen nachweisbaren Schnitzer zu erlauben. Er habe nach eigener Aussage gern auf die Experten gehört. Im historischen Ablauf gibt es an seiner Midway-Version wenig auszusetzen, von manch Übertreibung und Aufschneiderei einmal abgesehen. Hätte beispielsweise ein Pilot der US Navy seinen Sturzbomber – vom famosen Typ Douglas SBD Dauntless – tatsächlich im Gleitflug aufs Flugdeck gesetzt, nur um zu beweisen, welch fescher Flieger er ist, wäre er am selben Tag seinen Rang losgeworden.

## Akkurat im Detail

Bei der virtuellen Darstellung und der Ausstattung der Flugzeugträger auf beiden Seiten legte man mehr Sorgfalt an den Tag, auch unter Deck. Das Design der modernen US-Träger war überall von reiner Funktion geprägt; von Ästhetik keine Spur. In den Offiziersmessen japanischer Träger und Schlachtschiffe (etwa Admiral Yamamotos Flaggschiff *Nagato*) hingegen fanden sich richtige Möbel und viel edles Material, Messing und Mahagoni. Emmerich ließ entsprechende Sets für seinen Film bauen.

Als Hauptschauplatz dient ihm die *USS Enterprise*, die wieder in aller Pracht und Bedrohlichkeit durch den Pazifik pflügt; freilich auch ein Werk aus dem Computer, aber ungeheuer klasse gemacht! 1958 hat man den verdienten Veteranen verkauft und 1960 in New Jersey schäbig abgewrackt. Ohne ihn wäre die Schlacht um Midway womöglich



**DER TEXANER:** Admiral Nimitz (Woody Harrelson) hatte bei Midway viel Glück



**DER STRATEGE:** Japans Admiral Yamamoto, gespielt von Etsushi Toyokawa



**RUMMTATA:** Mit dem Desaster von Pearl Harbor beginnt *Midway – Für die Freiheit*. Der Film hält das vorgegebene Tempo Foto: picture-alliance/AP Photo

ganz anders verlaufen. Die digitale Wiederauferstehung des Trägers ist so faszinierend wie unheimlich.

Das viertägige Ringen um die Midway-Inseln ist dankbarer Filmstoff und ein merkwürdiger dazu. Die schwimmenden Kontrahenten begegneten sich keinen Augenblick lang. Innerhalb von ein paar Minuten, am Vormittag des 4. Juni, standen die japanischen Träger *Akagi*, *Kaga* und *Soryu* in Flammen. Am Abend erwischte es dann auch die *Hiryu*. Am 7. Juni sank die aufgegebene *USS Yorktown*. Weil sich das Schlachtfeld über Hunderte von Meilen erstreckte, war die Luftaufklärung von so großer Bedeutung, wie der alte *Midway*-Film gebührend hervorhebt. Roland Emmerichs Version würdigt eher die Leistungen der amerikanischen Code-Knacker.

## Berühmte Namen

Stellvertretend für sie steht der junge Nachrichtenoffizier Edwin Layton (Patrick Wilson), der den bevorstehenden Pearl-Harbor-Überfall frühzeitig gerochen hat. Als Gegenentwurf des intellektuellen »Schreibtischtäters« Layton (in den kühlen Geheimdienstkatakomben auf Hawaii) dient der extrem großmäulig gezeichnete Lieutenant Richard »Dick« Best (Ed Skrein), der eine Staffel von Sturzbombern anführt. Diese beiden, der Schlaumeier und der Querulant, begegnen sich im Film nur für Minuten.

Layton und Best sind keineswegs fiktive Figuren. Gleiches gilt für die anderen tragenden Rollen: Chester Nimitz, William Halsey, James Doolittle … Auf der Gegenseite: Isoroku Yamamoto, Tamon Yamaguchi – berühmte Namen, fast schon im Mythischen entschwunden. Was ein Kriegsfilm taugt, zeigt sich auch in der Darstellung des Feindes. Als aufrechtes Produkt seines Genres vermeidet es Emmerichs *Midway*, den Gegner moralisch zu diskreditieren. Gewiss: Kein Kriegsfilm könnte sich dergleichen heute mehr erlauben.

## Entschärftes Grauen

Dem alten Japan wird in *Midway* der gebotene Respekt vor Kultur, Tradition und Habitus zuteil. So lässig wie bei den Amerikanern geht es bei den stets steifen Japanern, bei denen Form und Haltung alles sind, jedenfalls nicht zu. Und wie in *Tora! Tora! Tora!* (1970) parlieren die Admirale und Offiziere meist auf japanisch. Dann müssen Untertitel fürs nötige Verständnis sorgen. Das ist zwar sperrig, wirkt aber sehr authentisch.

Die Schlacht um Midway ist immer noch Gegenstand der Geschichtsforschung. Neue Erkenntnisse aus der japanischen Militärgeschichte hätten den Blick darauf verändert, sagt jedenfalls der *Midway*-Drehbuchautor Wes Tooke. Nur, man sieht es dem Film nicht an und erkennt schnell, dass Emmerich dem epochalen Ereignis keine neue Seite hinzuzufügen imstande war – mangels eines originellen Ansatzes. Möglichkeiten hätte es durchaus gegeben.

Was sich auf den brennenden japanischen Trägern abgespielt hatte, muss grauenvoll gewesen sein. Über 3.000 japanische Seeleute

### MIDWAY ANALOG Die Verfilmung von 1975/76



**HOLLYWOOD-VETERANEN: Fonda, Ford, Mitchum (von links nach rechts). Im alten *Midway* traf sich alles, was Rang und Namen hatte** Foto picture-alliance/United Archives IFTN

Über den Film *Midway* von 1976 meinte ein US-Kritiker, er sei „der letzte anachronistische Versuch, die Glorie des Zweiten Weltkriegs in einer radikal geänderten Welt aufzugreifen". Da hat es freilich *Pearl Harbor* (2001) noch nicht gegeben, über den man dasselbe sagen könnte.

Der Film litt unter seinem straffen Budget und blieb tricktechnisch im Rahmen seiner Möglichkeiten. Geflogen wurde per Rückprojektion, was heute rührend ungelenk wirkt. Für Action sorgte Archivmaterial. Das grobkörnige Material haben die Macher von 16 auf 35 Millimeter aufgeblasen. Das kostete wenig und gaukelte Authentizität vor, auch wenn die kurzen Sequenzen nicht immer zum gezeigten Ereignis passten.

Fast alle klassischen US-Trägerflugzeuge kamen in diesem Film zum Einsatz. Manches davon war im Juni des Jahres 1942 noch nicht im Dienst. Die Fans der klassischen Luftfahrt freuten sich trotzdem darüber, weil die meisten dieser haarsträubenden Filmschnipsel die Archive bis dahin noch gar nicht verlassen hatten.

Im Juni 1942 dachte noch niemand an die künftigen „Shimpu Tokkotai", die Kamikaze, wie man sie im Westen nennt. *Midway*-Regisseur Jack Smight (*Airport '75 – Giganten am Himmel*) konnte es sich nicht verkneifen, die haarsträubenden Aufnahmen explodierender Kamikaze in seinen Film einzubauen.



**DIE WIRKLICHKEIT:** Trotz vollen Computereinsatzes können es die *Midway*-Bilder nur selten mit der Unmittelbarkeit und Dramatik der Schnappschüsse von damals aufnehmen Foto: SZ-Photo



**REALE VORBILDER:** Figuren wie Nachrichtenoffizier Edwin Layton (Patrick Wilson) sind nicht fiktiv

## MYTHOS MIDWAY Gegner auf Augenhöhe

Rückblickend erwies sich die Schlacht um Midway als ein Spiel mit gleichmäßig verteilten Karten. US-Historiker haben die oft zitierte Übermacht (wie sie auch Emmerichs Film propagiert) der Kaiserlich Japanischen Marine relativiert. Drei US-Trägern standen vier japanische gegenüber. In Zahlen: 234 US-Flugzeuge gegen 247 japanische. Betrachtet man aber auch das amerikanisch gehaltene Midway als „Träger“ und nimmt deren Flugzeuge in die Rechnung auf, stellt sich das Kräfteverhältnis auf den Kopf.

Unschätzbarer Vorteil: das harte Training und die Kampferfahrung der japanischen Marineflieger, die bereits in China geflogen waren. Ein Großteil des amerikanische Pilotennachwuchses hatte sich bislang nicht im Kampf bewähren müssen. Die ersten Stunden der Midway-Schlacht waren für die Navy opferreich. Einmal gingen 15 Douglas TBD Devastators bei einem Angriff verloren. Der antiquierte Torpedobomber hatte sich als derart verwundbar erwiesen, dass die Navy ihn nach Midway sofort von der Front abzog.

und Marineflieger überlebten die Schlacht nicht. Kein Spielfilm hat sich bislang an die Darstellung gewagt – und das starke Yamamoto-Biopic *Der Admiral* (siehe *Schiff Classic* 5/2019 und 6/2019) deutet es lediglich an. Schockierende Brutalitäten (wie die unvergessliche Eingangssequenz von *Saving Private Ryan* aus dem Jahr 1998) finden sich in Emmerichs *Midway* an keiner Stelle. Die Navy-Piloten opfern sich bei ihm wie Samurai – mit einem seltsamen Ausdruck von Gleichmut. Erschütterung beim Publikum bleibt aus, dafür ist die Distanz zu groß und die Optik zu attraktiv. Aus diesen und anderen Gründen ist *Midway* von der internationalen Filmkritik verdroschen worden. Kaum einer mochte Emmerichs ambitioniertes, mit Effekten überladenes Schlachtengemälde. Die Fans waren sehr viel gnädiger.

### Das Wunder von Midway

Roland Emmerich hat sich nie als deutscher Autorenfilmer verstanden, sondern als Kinohandwerker amerikanischen Stils. Das hat ihm die deutsche Filmkritik ohnehin nie verziehen. So tritt er konsequent in *Midway* hinter seinem Film zurück und erscheint unsichtbar. Kein künstlerischer Ehrgeiz stellt sich zwischen Story und Publikum, was dem Film gut bekommt. Es ist ein geradeaus erzählter Kriegsfilm – über den Krieg, nicht gegen ihn. Nach so etwas wie einer „Botschaft“ muss man lange suchen. Trotzdem gibt es eine.

„Demokratie und Freiheit stehen auf dem Spiel“, meint das Presseheft zu *Midway*, und dies suggeriert der Film auch seinem Publikum. In Interviews hat Emmerich angedeutet, dass er seinen Film in diesem Sinne verstanden haben wolle. Nach dem Kriegseintritt der USA operierte die US-Propaganda nicht unähnlich: Ein verzerrtes Zitat von Admiral Yamamoto, dem Pearl-Harbor-Strategen, drohte damit, man werde persönlich im Weißen Haus anklopfen, um Friedensbedingungen zu diktieren. Der zackige Spruch wurde auf Plakaten unter die verunsicherten Amerikaner gebracht und führte zu hysterischen Zwischenfällen an der US-Westküste, die wiederum Steven Spielberg 1979 zu der grandios gescheiterten Kriegssatire *1941 – Wo bitte geht's nach Hollywood* inspirierten.

Die Schlacht um Midway könnte man als unglaubwürdiges Hollywood-Produkt abtun, hätte sie sich nicht genau so zugetragen. Bei Emmerich sieht selbst diese verbürgte Realität seltsam fantastisch aus. Das Bündel von Zufällen, das im Spiel war, hat er durch Schicksal ersetzt. Der analog gedrehte *Midway* von 1975 hatte damit keine Probleme. Am Schluss dieses Films sagt Admiral Nimitz, dargestellt von Henry Fonda, einen Satz von reizender Aufrichtigkeit: „Waren wir besser als die Japaner? Oder hatten wir nur mehr Glück?“ Das Zitat ist nicht belegt, trifft aber den Kern. Im digital überfluteten *Midway* tauchen solche Selbstzweifel nicht auf. ⚓

## KURZKRITIK

*Midway* lässt kaum eine Gelegenheit aus, um die Leinwand zum Wummern zu bringen. Regisseur Emmerich setzt den Männern am Steuerknüppel ein ehrlich gemeintes Denkmal, aber auch den Code-Knackern an den Schreibtischen. Mit seinem Macho-Gehabe und der virtuellen Überdosis schießt der Film bisweilen übers Ziel hinaus; weniger wäre mehr gewesen. Die Geschichte verliert sich zunehmend in einem Gewitter aus Leuchtspurmunition und Heldenverehrung. Sie bietet viel Angriffsfläche für Kritik, doch dem konservativen Ansatz stehen glänzende Schauwerte gegenüber. Ein neuer Blick auf die Schlacht um Midway ergibt sich nicht.

# Meine Heimat, die See

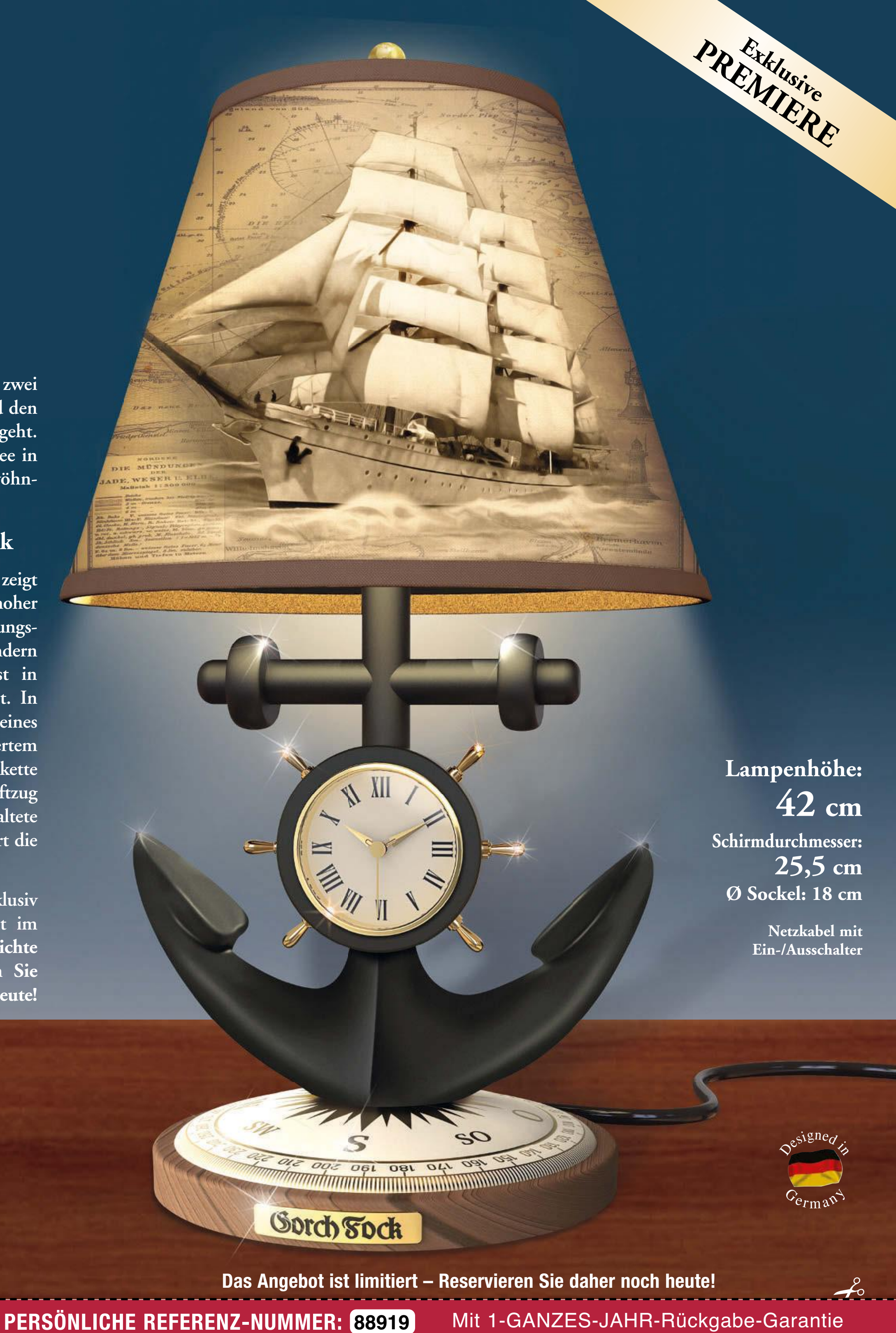
## Erste Tischleuchte zu Ehren der Gorch Fock II mit integrierter Uhr

Jeder Seemann trägt in seinem Herzen zwei Orte, die er Heimat nennt – die See und den Hafen, in dem er am liebsten vor Anker geht. Für alle, die auch den Sehnsuchtsruf der See in sich vernehmen, gibt es jetzt eine außergewöhnliche Tischleuchte als Weltpremiere!

### Einzigartige Seefahrer-Romantik

Der in Sepiatönen gestaltete Lampenschirm zeigt die „Gorch Fock" voll aufgetakelt auf hoher See. Die Leuchte wirft ein warmes, stimmungsvolles Licht, bei dem Sie von fernen Ländern träumen können. Der Lampenständer ist in Form eines mattschwarzen Ankers gestaltet. In seiner Mitte befindet sich eine Uhr in Form eines Steuerrades, dessen Griffe aus goldplattiertem Metall gefertigt sind. Die goldplattierte Plakette auf dem Sockelfuß zeigt den Originalschriftzug der „Gorch Fock". Eine detailreich gestaltete Windrose mit goldenen Filigranarbeiten ziert die Sockeloberseite.

Diese einzigartige Tischleuchte erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. **Entspannen Sie im Lichte echter Seefahrer-Romantik und bestellen Sie „Meine Heimat, die See" am besten noch heute!**




**Lampenhöhe: 42 cm**
**Schirmdurchmesser: 25,5 cm**
**Ø Sockel: 18 cm**

Netzkabel mit Ein-/Ausschalter

Designed in Germany

**Produkt-Nr.: 422-JIN04.01G**
**Produktpreis: € 169,80**
**(auch bezahlbar in 4 Monatsraten zu je € 42,45) zzgl. € 9,95 Versand**

Betrieb der Uhr mit einer „AAA"-Batterie (Batterie nicht im Lieferumfang enthalten)

Lieferung erfolgt ohne Leuchtmittel. Sie benötigen eine Energiesparlampe max. 13 W vom Typ E27/27,0 mm

**Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!**

**www.bradford.de**

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **88919**

**Bitte einsenden an:**
**The Bradford Exchange Ltd.**
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **06074/916916**
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V
Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE: 97075536

**PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 88919** Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

**Zeitlich begrenztes Angebot:**
Antworten Sie bis zum **27. Januar 2020**

☐ **Ja,** ich reserviere die Tischleuchte **„Meine Heimat, die See"**

**Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):**
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

**Datenschutz:** Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.de/datenschutz.** Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen
Straße/Nummer
PLZ/Ort
Geburtsdatum
E-Mail (nur für Bestellabwicklung)
✗
Unterschrift — Telefon (nur für Rückfragen)

Symbol der Schifffahrt im Wandel der Zeit

# „Fallen Anker!“

**Diese hakenartigen Geräte zum Festhalten eines Schiffes im freien Wasser sind seit vier Jahrtausenden in Form und Funktionsweise prinzipiell unverändert. Die feinen Unterschiede zeigt ein Gang durch ihre Geschichte**

Von Peter H. Block

Um ein Schiff an einer bestimmten Stelle über den Grund festhalten zu können, hat man sich von jeher eines Ankers bedient. Der Anker ist also so alt wie die Seefahrt selbst. Aber es mussten Jahrtausende vergehen, bis er zu seiner heute gebräuchlichen Form fand.

Ursprünglich war der Anker – vom lateinischen *ancora* – nichts anderes als ein schwerer Gegenstand, der aufgrund seines Gewichtes das mit ihm verbundene Wasserfahrzeug am Fortbewegen infolge der Strömung hinderte. Ein Stein etwa. Und die ersten Anker waren dementsprechend auch Steinanker – behauene Steine in Form eines schlanken Pyramidenstumpfes mit einem Loch in der oberen Hälfte, um das Ankertau hindurchzuführen.

Oder man nahm einen vorteilhaft gewachsenen Baumstumpf, der an seinem dickeren Ende durch angebundene Steine beschwert wurde. Primitiv, aber beide Ankerarten erfüllten ihren Zweck, solange das Boot eine bestimmte Größe nicht überschritt.

Den Fischern in ihren kleinen Booten genügte ein Ledersack, den sie mit grobem Kies füllten. An seinem oberen Ende befestigten sie ein Seil als Ankertau, ein zweites Seil verbanden sie mit der unteren Ecke. Lag der gefüllte Ledersack auf dem Grund, brauchten sie jetzt nur das zweite Seil anzuheben. Der Kies kippte heraus und sie konnten den jetzt leeren Sack einholen. Eine einfache Methode, die auch heute noch zur Anwendung kommt.

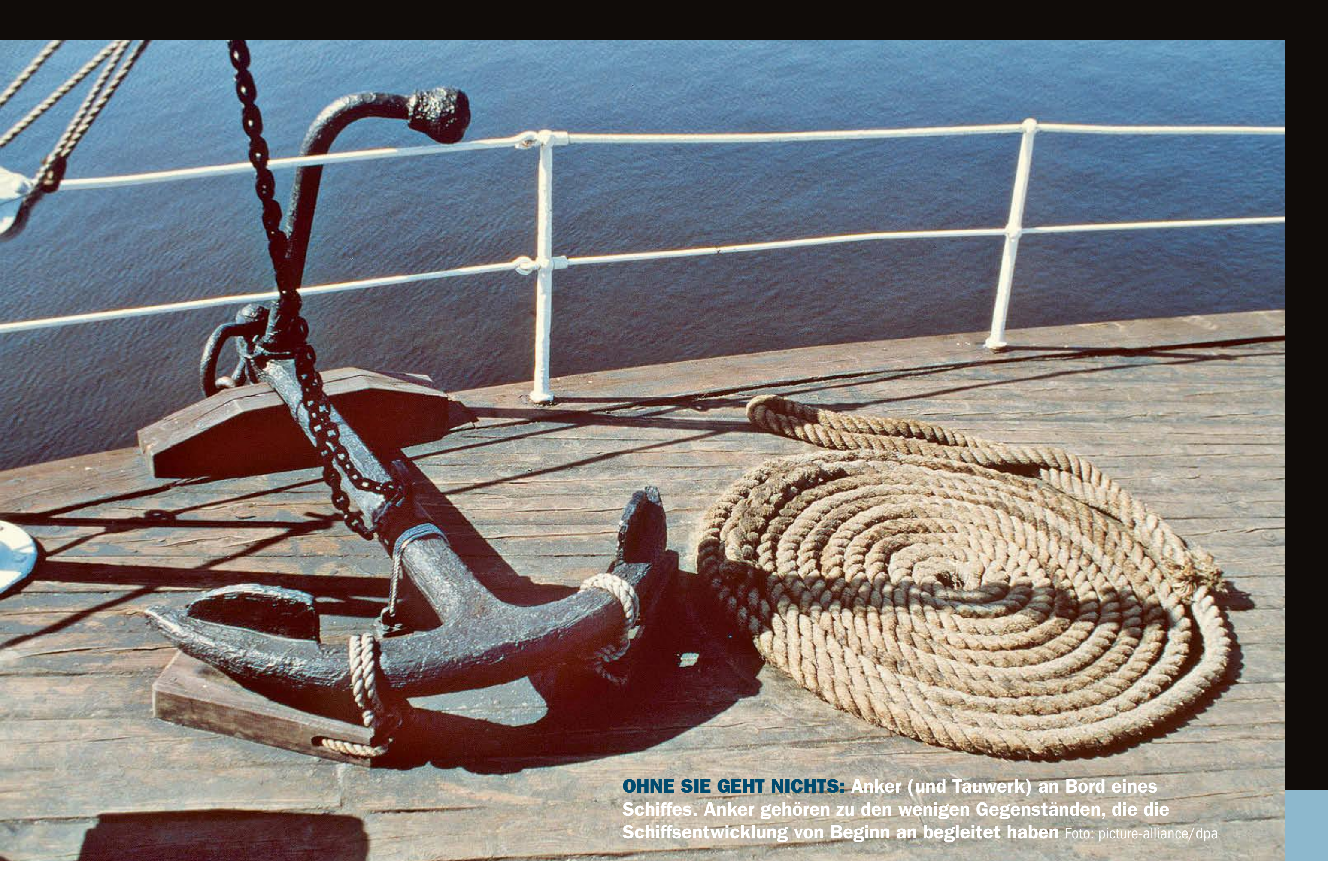
**VORLÄUFER: Chinesischer Anker um 2200 vor Christus – die Form ist über Jahrtausende ähnlich geblieben** Foto: Sammlung Block

## Chinesen als Vorreiter

Das änderte sich, als die Schiffe größer wurden. Galeeren wie die römische Triere oder die Trireme der Griechen mit fast 40 Meter Länge und 200 Mann Besatzung ließen sich nicht mehr durch einen Stein am Treiben hindern. Hier musste der Anker schon ein Gebilde sein, das sich in den Grund bohrte, sich regelrecht festhakte. Vorreiter waren hier die Chinesen, die vor etwa 4.000 Jahren, zur Zeit des Kaisers Yu, einen Anker benutzten, der bereits die Grundzüge des heute noch verwendeten Stock- oder Admiralitätsankers aufwies; nur mit dem Unterschied, dass der Stock am unteren Teil des Ankers nahe der Arme angebracht war.



**FUNDORT BAHREIN: Steinernes Exemplar aus Kalkstein um 1800 vor Christus mit einer Höhe von 52 und einer maximalen Breite von 37 Zentimetern und einem Gewicht von 28,8 Kilogramm** Foto: picture-alliance/akg-images



**OHNE SIE GEHT NICHTS:** Anker (und Tauwerk) an Bord eines Schiffes. Anker gehören zu den wenigen Gegenständen, die die Schiffsentwicklung von Beginn an begleitet haben Foto: picture-alliance/dpa

Die Ursprünge des Ankers, wie man ihn sich heute vorstellt, gehen bei den seefahrenden Völkern der westlichen Länder auf das 5. Jahrhundert vor Christus zurück. Er bestand vorwiegend aus Holz, da das Schmieden von Eisen noch unbekannt war. Der Ankerschaft wurde ausgehöhlt und des Gewichts wegen mit Blei gefüllt, die beiden Ankerarme fertigte man aus Gusseisen, deren beide Enden mit pfeilspitzenartigen Flügeln versehen waren.

Damit der Anker mit seinen beiden Armen nicht platt auf den Grund fiel, trieb man an seinem oberen Ende einen metallenen Stab quer durch den Schaft, sodass er mit den Ankerarmen einen rechten Winkel bildete. Zweck dieses Ankerstocks war, den aufrecht auf dem Grund liegenden Anker beim Anziehen des Ankertaus umzukanten und so erst das Eingraben eines Ankerarms in den Grund zu ermöglichen.

## Variantenreich

Aber solch ein Stockanker hatte seine Tücken. Wenn nämlich der eine Arm steil und hoch aus dem Grund ragte, während der andere sich eingegraben hatte, bestand beim Schwojen oder Treiben des Schiffes infolge Wind oder Strömung die Gefahr, dass sich das Ankertau um den aufrecht stehenden Ankerarm wickelte und so bei größerer Spannung den Anker aus dem Grund brach.

Doch dieses Problem bekam man später, nach Einführung der Ankerketten, in den Griff, die ab 1840 allgemein in Gebrauch kamen. Man verband einzelne Kettenlängen (je 25 Meter) mit einem Kettenwirbel genannten Glied. Dieses Kettenglied trug einen Ring mit einem Bolzen, der sich frei um sich selbst drehen konnte und so ein Vertörnen der Kette verhinderte.

## Sogar vierarmig

Dieser Stockanker mit all seinen Varianten begleitete die Schiffe durch die Jahrhunderte, wobei um 1300 auch der Draggen in Gebrauch kam – ein vierarmiger Anker, bei dem die vier Arme am unteren Teil des Schaftes halbkreisförmig nach oben gebogen waren. Er brachte größeren Schiffen wenig Nutzen und gehörte hauptsächlich zur Ausrüstung von Galeeren, leistete allerdings auch zum Absuchen des Grundes nach irgendwelchen Gegenständen gute Dienste. In der Flussschifffahrt ist er selbst heute noch in Gebrauch.

Mit der fortschreitenden Entwicklung im Schiffbau und als dampfgetriebene Schiffe die Segelschiffe Mitte des 19. Jahrhunderts verdrängten, wurden neue Schritte zur Ver-

## AUFBAU EINES STOCKANKERS

Foto: Sammlung GSW

**1** Roring
**2** Stock
**3** Ankerstockband
**4** Schaft
**5** Kreuz
**6** Ankerarm
**7** Flunken
**8** Ankerspitze



**HOLZ UND EISEN:** Nachzeichnung eines römischen Ankers zur Zeit Kaiser Caligulas aus dem Nemisee
Foto: Sammlung GSW

vollkommnung des Ankers unumgänglich. Ein erster, richtiger Schritt führte 1821 zum Hawkinsanker, einem Schaft ohne Ankerstock mit beweglichen Armen, die sich um 40 Grad nach beiden Seiten um einen Bolzen im gabelförmigen Ende des Schaftes drehen konnten und sich so mit ihren pfeilspitzenförmigen Flunken in den Grund gruben.

Dann kam 1875 der Martinanker als erster mit gelenkgelagerten Armen, die sich gegenüber dem Schaft um 30 bis 40 Grad drehen konnten. Er erhielt auch wieder einen Ankerstock, bestehend aus einem Flacheisenbalken, wodurch sich der Eingriff in den Boden vergrößerte.

Eine abgeänderte Form des Martinankers führte 1891 zum heute noch gebräuchlichen Hall-Patentanker, der sowohl bei der Kaiserlichen als auch bei der Reichs- und der Kriegsmarine Verwendung fand – ein Schaft aus Siemens-Martin-Flusseisen mit einem aus Martin-Stahlguss bestehenden Armstück, das nach beiden Seiten um 42,5 Grad schwenkbar gelagert war. Seine Ankerarme wiesen vom Armstück aus viertelkreisförmig nach oben und endeten in flachen, herzförmigen Flunken.

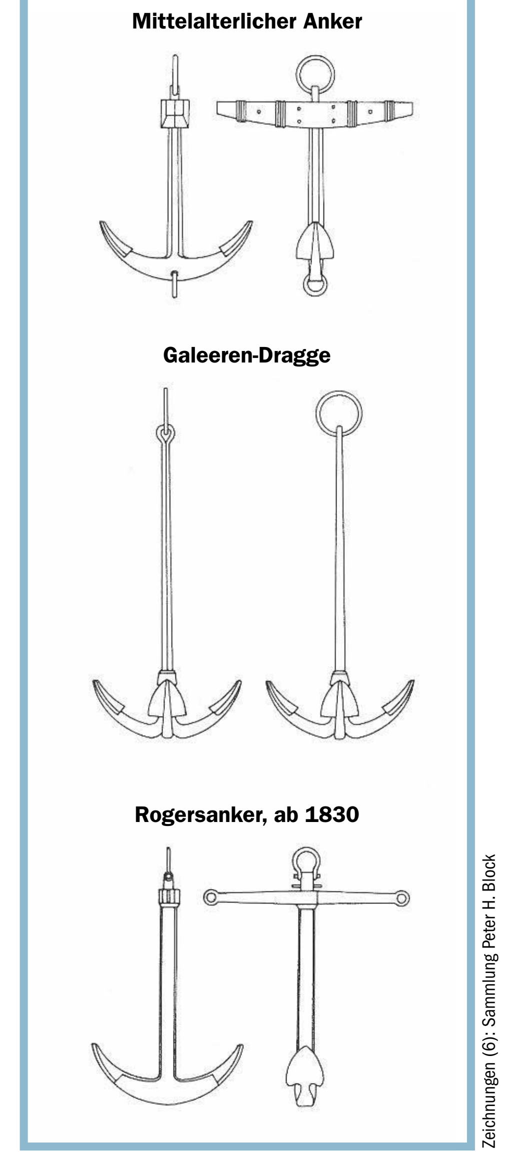
## „Klüsen mit Tasche“

Der Hallanker legte sich nach dem Fallen flach auf den Grund. Sobald Zug auf ihn kam, drückte es die Spitzen des Armstücks fest gegen den Boden, da dessen unterer Rand in den Grund einschnitt. Durch weiteren Zug der Kette schob auf weniger hartem Grund der Anker einen Sanddamm vor sich her, bis sich die Arme daraufhin fest eingegraben hatten.

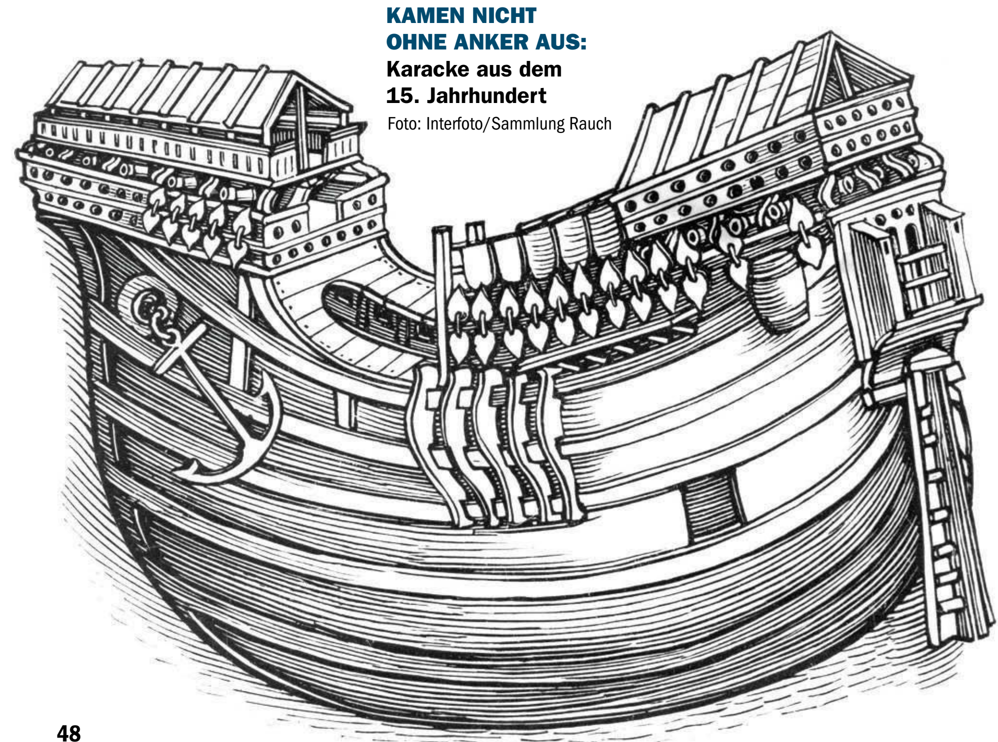
Der Halt verbesserte sich durch das Eingraben des schaufelförmigen Teils des Armstücks wesentlich. Ein weiterer Vorteil des Hallankers war das problemlose Einhieven in die Klüse, was Ankerlagerung und -manöver wesentlich vereinfachte. Er blieb in der Regel auch bei längerem Zuankerliegen klar, weil er, auf dem Grund liegend, der Ankerkette keine Angriffsfläche bot.

Solche Hallanker wurden allgemein in den Ankerklüsen gefahren, sodass sie nach dem Lösen der Zurrketten klar zum Fallen waren. Während aber die Handelsmarine erst nach dem Zweiten Weltkrieg zu „versenkten Klüsen“ oder „Klüsen mit Tasche“ überging, hatte die Kriegsmarine die alte, relativ steil nach vorne gerichtete Klüsenform der Linienschiffe schon lange vorher verbessert. Aus der alten Klüse ragte der Anker mit seinen Armen völlig heraus und verursachte bereits bei mäßigem Seegang starke Spritzer. Zudem zwang die infolge wachsender Geschwindigkeit der Schiffe größer werdende Bugwelle dazu, den unteren Klüsenrand höher anzuordnen und den Anker stärker waagerecht zu lagern. Damit wollte man verhindern, dass die Back von der Klüse aus überflutet wurde und sich durch Eintauchen der Ankerarme in die Bugsee Spritzwasser bildete. Abhilfe schaffte hier die Bügelklüse, ein stählerner Bügel hinter einer Einbuchtung zwischen Bordwand und Oberdeck an beiden Seiten des Schiffes, durch den die Kette den Ankerschaft in seine Lagerung an Deck zog.

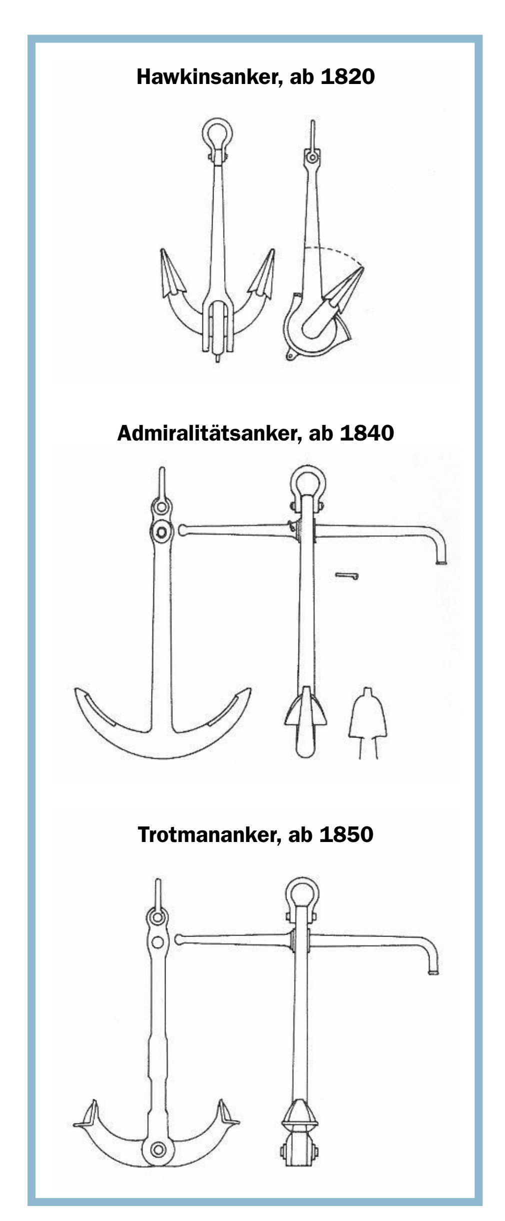
Mit den weiter steigenden Geschwindigkeiten der Kampfschiffe kam der scharfe Klippersteven mit der Stevenklüse, bei der das Klüsenrohr vom Oberdeck aus schräg zum Steven verlief, sodass der Anker direkt hinter dem vordersten Doppelpoller an den Steven gezogen wurde. Diese Anordnung ge-




Zeichnungen (6): Sammlung Peter H. Block



**KAMEN NICHT OHNE ANKER AUS:** Karacke aus dem 15. Jahrhundert
Foto: Interfoto/Sammlung Rauch




währleistete, dass die Ankerkette vom Vorsteven frei und die Back bei hoher Fahrt trocken blieb.

Große Schiffe führten in der Regel zwei bis drei Buganker, einen Reserveanker gleichen Gewichts und einen Heckanker von etwa einem Drittel bis zur Hälfte des Gewichts des Bugankers, wobei der Heckanker lediglich den Zweck hatte, das Heck des Schiffes in einer bestimmten Lage festzuhalten, damit es sich nicht durch Strömung oder Wind drehte. Das Gewicht eines Bugankers betrug bei einem Zerstörer 1.850 bis 2.000, bei Panzerschiffen und Schweren Kreuzern 6.000 bis 6.500 Kilogramm, der Anker eines Schlachtschiffes kam gewichtsmäßig auf 9.500 Kilogramm bei einer zulässigen Zugbeanspruchung der Ankerkette von 99.751 Kilogramm.




**KOLOSS MIT HAKEN: Anker an einem modernen Frachtschiff im Hamburger Hafen**
Foto: picture-alliance/Bildagentur-online

Aber das war vor 70 Jahren. Später, als man Öl aus der Nordsee pumpte, fertigte die Hamburger Werft Blohm & Voss für Offshore-Zwecke Anker von 18 Tonnen Gewicht. Sie brauchte man, um Bohrinseln oder Rohrverlegungsschiffe exakt zu positionieren, wozu jeweils bis zu 20 Anker notwendig waren. Das wiederum führte zum Bau von Ankerziehschleppern, die diese Anker warfen und sie beim Positionswechsel auch wieder aus dem Grund brachen.

Von einer eher ungewöhnlichen Form ist der Pilz- oder Schirmanker, der anstelle von Flunken eine pilzförmige Mulde an seinem Unterteil trägt. Er ist sehr gut geeignet für das Ankern auf weichem Grund und für die dauernde Verankerung von Feuerschiffen und Tonnen, wobei er meist von einem Taucher eingeschwemmt wird.

Nicht weniger wichtig als der Anker selbst ist das, was ihn mit dem Schiff verbindet: seine Kette. Sie muss unter Umständen ungeheure Zugkräfte aushalten. Bei einem Sturm hängt oft das Schicksal von Schiff und Besatzung von der Haltbarkeit der Kette ab. Bereits bei der Kaiserlichen Marine prüfte man die Ketten sorgfältig vor der Anbordgabe. Solche Ankerketten bestehen aus einzelnen Kettenlängen von je 25 Metern, die mittels eines Verbindungsgliedes aneinandergeschäkelt werden. Ihre Kettenglieder sind oval und haben in ihrer Mitte einen aus Flusseisen bestehenden Steg, der ihre Zugkraft erhöht.

Die Stärke einer Ankerkette gibt man mit dem Durchmesser eines Gliedes (Schake) an, der auf der einen Seite des Steges verzeichnet ist, während auf der anderen Seite der Name des Fabrikanten oder der Werft steht. Jede Kettenlänge wird vor der Anbordgabe mit einer Belastung gleich der doppelten Gebrauchsbelastung geprüft.

## Je mehr Kette, desto sicherer

Geankert wird in der Regel mit der drei- bis fünffachen Kettenlänge der vorhandenen Wassertiefe, über 30 Meter mit der dreifachen Kettenlänge. Dabei gilt als Faustregel: Je mehr Kette gesteckt ist, desto sicherer hält der Anker; denn das dementsprechend ausgesteckte Kettengewicht bewirkt durch seine mit der Wassertiefe wachsenden Bucht eine elastische Verbindung und verhindert ein Einrucken.

Der Ankerspill dient dazu, den Anker wieder einzuhieven. Er ist eine Art Winde mit elektrischem oder Dampfantrieb zum Einholen von Ketten und Trossen, deren Trommel sich beim Gangspill um ihre senkrechte Achse dreht. Im Gegensatz dazu ist es beim Bratspill eine waagerechte Trommel, was aber nur noch bei Segel- oder Handelsschiffen Verwendung findet.

Mit der Drehbewegung holt das Spill die Kette ein und befördert sie in den Kettenkasten – ein senkrechter Raum unterhalb des Spills, in dem sich die Kette selbst staut. Und dort bleibt sie liegen … so lange, bis es von der Brücke wieder heißt: „Fallen Anker!“ ⚓

> **„Um eine ungleichmäßige Abnutzung zu vermeiden, wird in den ungeraden Monaten mit dem Steuerbord-, in den geraden mit dem Backbordanker geankert. Ist eine Stevenklüse vorhanden, so wird zweckmäßigerweise mit dem darin liegenden Anker geankert. Die Ankerketten sind dann regelmäßig zu wechseln“**
>
> Kapitän zur See Alfred Schulze-Hinrichs in seinem Buch *Seemannschaft*



**FUNDSTELLE DER 2014 ENTDECKTEN *HMS EREBUS* ERSTMALS FREIGEGEBEN!**

# Wo Franklins Schiffe strandeten

**Es war eine der größten archäologischen Sensationen in den letzten Jahrzehnten, als das Wrack der *Erebus* nach fast 170-jähriger Suche aufgespürt wurde. Denn das Schicksal von John Franklin und seinen 129 Männern auf *HMS Erebus* und *HMS Terror* ist eines der letzten Geheimnisse der Polarforschung**

Von Ingo Thiel



**TOD IM EIS:** ***HMS Erebus*** **und** ***HMS Terror*** **in der Arktis, einer Expedition, von der John Franklin nie zurückkam**

Foto: picture-alliance/CPA Media

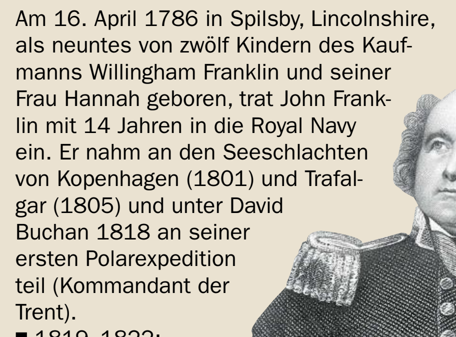
Gebannt starren die Passagiere des Expeditionskreuzfahrtschiffs *Ocean Endeavour,* die sich auf der Nordwestpassage befindet und vor King William Island Halt gemacht hat, auf den großen Fernsehbildschirm: Sie erleben live mit, wie ein Forschungstaucher mit Videokamera ein Regal mit intakten Porzellantellern lokalisiert.

Die Gäste befinden sich als erste Nichtwissenschaftler überhaupt an Bord einer Forschungsbarke, von der Unterwasserarchäologen zum Wrack der *HMS Erebus* tauchen, Flaggschiff des britischen Entdeckers Sir John Franklin. Veranstalter Adventure Canada bietet auf dieser Fahrt von Kanada nach Grönland den Besuch exklusiv an. Seit 1848 gab es kein Lebenszeichen von der drei Jahre zuvor in England aufgebrochenen Expedition: Die Männer und ihre Schiffe waren verschollen.

## SIR JOHN FRANKLIN Der Mann, der seine Stiefel aß

Am 16. April 1786 in Spilsby, Lincolnshire, als neuntes von zwölf Kindern des Kaufmanns Willingham Franklin und seiner Frau Hannah geboren, trat John Franklin mit 14 Jahren in die Royal Navy ein. Er nahm an den Seeschlachten von Kopenhagen (1801) und Trafalgar (1805) und unter David Buchan 1818 an seiner ersten Polarexpedition teil (Kommandant der Trent).

- 1819–1822: Franklin erkundet bei einer Überlandexpedition die Nordküste Kanadas.
- 1825–1827: Dritte Arktisexpedition bis zur Mündung des Mackenzi-Flusses.
- 1845: Kommando über Arktisexpedition mit *HMS Terror* und der *HMS Erebus* sowie den Versorgungsschiffen *HMS Rattler* und *Barretto Junior.*
- 1847: Tod Franklins an Bord der *Erebus* (11. Juni).



**VERY BRITISH: Als Konteradmiral der Royal Navy hatte sich Polarforscher John Franklin einen Namen gemacht, aber er war auch „Lieutenant governor of Tasmania“**

Foto: picture-alliance/CPA Media

## Ziel: Nordwestpassage

Die Franklin-Expedition war die dritte und letzte große Forschungsreise des britischen Polarforschers Sir John Franklin. Ihr Ziel war es, die Nordwestpassage erstmals, und zwar von Ost nach West, vollständig zu durchsegeln, kartografisch zu erfassen und so einen kürzeren Seeweg von Europa nach Asien zu finden.

Die *HMS Erebus* unter Captain James Fitzjames und die *HMS Terror* unter Captain Francis Crozier liefen am 19. Mai 1845 in Greenhithe, England, mit einer Gesamtbesatzung von 110 Mann und 24 Offizieren aus. Franklin, der seine Kabine an Bord der *HMS Erebus* hatte, war Expeditionskommandeur und hatte 14 Tage vor der Abreise von der britischen Admiralität seine offiziellen Anweisungen erhalten.

Die Schiffe trugen Proviant für drei Jahre: 60 Tonnen Mehl, 30 Tonnen gepökeltes Rind- und Schweinefleisch, 8.000 Dosen Gemüse und Suppe, 500 Kilogramm Pemmikan, vier Tonnen Zitronensaft gegen Skorbut und 90 Kilogramm Pfeffer, drei Tonnen Tabak, vier Tonnen Schokolade sowie Tausende Liter Wein und Spirituosen. Außerdem befanden sich Geräte zum Kartografieren, Forschungsinstrumente für Botanik, Zoologie und Geologie sowie insgesamt 2.900 Bücher an Bord.

In Schottland kamen die Versorgungsschiffe *HMS Rattler* und *Barretto Junior* hinzu. Erste Station war Grönland, von wo aus fünf erkrankte Crewmitglieder auf den Versor-

**NEUE VERWENDUNG: *Erebus* und *Terror* eigneten sich als Bombarden besonders gut für die Umrüstung von Kriegs- zu Forschungsschiffen, da sie stabil gebaut waren**

Foto: picture-alliance/CPA Media



**GUT ERHALTEN:** Auf dem Sonarbild sind Ober-, Zwischen- und Unterdeck deutlich zu erkennen Foto: Parks Canada

**TAUCHBASIS:** Von der Arbeitsplattform gelangen die Forscher schnell zum Wrack Foto: Parks Canada

**SPERRGEBIET:** Die *Ocean Endeavour* liegt weit entfernt von der Fundstelle Foto: Thiel

gungsschiffen nach Hause geschickt wurden. Europäer sahen die beiden Schiffe mit nun 129 Mann zuletzt am 26. Juli 1845, als ihnen der Walfänger *Prince of Wales* im Lancaster Sound begegnete.

Die Reise verlief zunächst gut. Durch den Lancaster Sound und den Wellington Channel stieß Franklin ohne Probleme bis 77 Grad nördlicher Breite vor. Dann aber stoppten die Eismassen die Schiffe. Franklin ließ nach Süden umdrehen und die Crew überwinterte 1845/46 auf Beechy Island bei Temperaturen von bis zu minus 40 Grad. Hier starben drei seiner Leute, ihre Grabsteine sind noch heute auf der Insel zu sehen.

## Direkt ins Packeis

Nachdem das Eis im Sommer 1846 zurückgegangen und das Meer wieder befahrbar war, fuhren Franklin und seine Männer, so vermuten die Forscher heute, wahrscheinlich in den Peel Sound. Im Herbst gerieten die Schiffe 20 Seemeilen nördlich von Cape Felix ins Packeis. Vermutlich versuchte die Crew, sie wieder freizuhacken und das Eis aufzusägen, doch sie verlor den Kampf gegen die Naturgewalt, fror erneut ein und musste ein zweites Mal überwintern.

Dann folgte im Jahr 1847 ein Sommer, der so kalt war, dass die Eismassen nicht auftauten und die eingefrorenen Schiffe nicht mehr freikamen. Im darauffolgenden, schnell einsetzenden Winter gingen die gebunkerten



**INTAKT:** Das Steuerrad ist bis auf die üblichen Zeichen der Unterwasserverwitterung insgesamt erstaunlich gut erhalten Foto: Parks Canada

Lebensmittel aus. Was das heißt, ist kaum mit Worten zu beschreiben: Dunkelheit, klirrende Kälte, gar kein Zeitgefühl mehr, immer schlimmer werdender Hunger, Todesangst. Die Eisdrift muss die Schiffe etwa 30 Seemeilen nach Südsüdwest geschoben haben, bis zur Nordwestküste von King Williams Land.

Aufgrund einer 1859 gefundenen schriftlichen Nachricht wissen Historiker, dass die verzweifelten Überlebenden die Schiffe am 22. April 1848 verlassen und versucht haben, zu Fuß über das Packeis zu entkommen. Nach und nach aber müssen Hunger, Kälte und Krankheiten die völlig entkräfteten Männer dahingerafft haben.

## Intensive Suche

Als es nach mehr als drei Jahren noch immer kein Lebenszeichen von Franklins Expedition gab, startete die britische Admiralität die größte Suchaktion des 19. Jahrhunderts und setzte eine Belohnung in Höhe von 20.000 Pfund aus. Mehr als 50 Expeditionen, die letzten noch in den 1970er-Jahren, wurden losgeschickt, um herauszufinden, was damals geschehen war. Auf der Suche nach der *HMS Erebus* und der *HMS Terror* starben insgesamt mehr Menschen als bei der letzten Fahrt der beiden Schiffe. 1850 fand man erstmals Gegenstände, die Franklins Männern gehört haben.

Dann machte Leutnant William Hobson bei einer Reise mit Hundeschlitten über King William Island im Jahr 1859 einen Fund, der zumindest über das Schicksal Franklins Auskunft gab: Er stieß auf einen von Menschenhand errichteten Steinhaufen mit Überresten der Franklin-Expedition: einen Sextanten, einen Medizinkoffer und einen Metallzylinder mit einer Nachricht. Die Schiffe lägen fest, stand darin. Franklin sei im Juni 1847 im Alter von 61 Jahren gestorben.

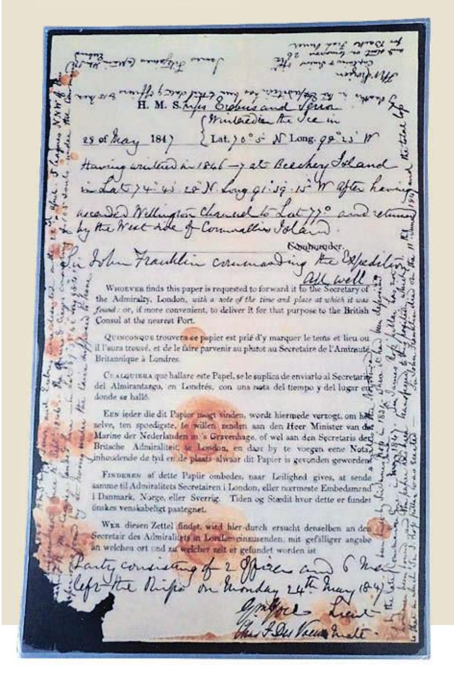
Um diese ursprüngliche Nachricht herum waren später Notizen gekritzelt worden: Man habe sich entschlossen, die Schiffe zu verlassen, und wolle versuchen, zu Fuß zu einem Handelsposten auf dem Festland vorzustoßen, viele Hundert Kilometer Richtung Süden. Nach diesem letzten Fund verlor sich aber jede Spur, das Schicksal der Schiffe und ihrer Besatzungen blieb mehr als anderthalb Jahrhunderte lang ein Rätsel.

In den 1980er-Jahren untersuchte ein Team unter der Leitung des Anthropologen Owen Beattie die Leichen der drei Besatzungsmitglieder auf Beechey Island und stellte hohe Bleigehalte fest. Dies führte zu der Theorie, dass die neurologischen Auswirkungen einer Bleivergiftung zum späteren Schicksal der Franklin-Expedition beigetragen hätten.

**MUSEUMSREIF:** Dieser Säbelgriff wurde fachmännisch restauriert Foto: Thiel



**ALLES DABEI:** Medizinfläschchen aus dem Arzneivorrat Foto: Thiel



H. M. Ships Erebus and Terror
Wintered in the Ice in
28 of May 1847 Lat. 70° 5' N Long. 98° 23' W
Having wintered in 1846–7 at Beechey Island
in Lat 74° 43' 28" N Long 91° 39' 15" W After having
ascended Wellington Channel to Lat 77° and returned
by the West side of Cornwallis Island.
Sir John Franklin commanding the Expedition.
All well

WHOEVER finds this paper is requested to forward it to the Secretary of the Admiralty, London, *with a note of the time and place at which it was found*: or, if more convenient, to deliver it for that purpose to the British Consul at the nearest Port.

QUINCONQUE trouvera ce papier est prié d'y marquer le tems et lieu ou il l'aura trouvé, et de le faire parvenir au plutot au Secretaire de l'Amirauté Britannique à Londres.

CUALQUIERA que hallare este Papel, se le suplica de enviarlo al Secretario del Almirantazgo, en Londrés, con una nota del tiempo y del lugar en donde se halló.

EEN ieder die dit Papier mogt vinden, wordt hiermede verzogt, om het zelve, ten spoedigste, te willen zenden aan den Heer Minister van der Marine der Nederlanden in 's Gravenhage, of wel aan den Secretaris der Britsche Admiraliteit, te London, en daar by te voegen eene Nota, inhoudende de tyd en de plaats alwaar dit Papier is gevonden geworden.

FINDEREN af dette Papiir ombedes, naar Leilighed gives, at sende samme til Admiralitets Secretairen i London, eller nærmeste Embedsmand i Danmark, Norge, eller Sverrig. Tiden og Stædit hvor dette er fundet önskes venskabeligt paategnet.

WER diesen Zettel findet, wird hier-durch ersucht denselben an den Secretair des Admiralitets in London einzusenden, mit gefälliger angabe an welchen ort und zu welcher zeit er gefundet worden ist.

Party consisting of 2 Officers and 6 Men
left the Ships on Monday 24th May 1847
Gm. Gore Lieut.
Chas. F. Des Voeux Mate

**LETZTE NOTIZ:** Das Schreiben mit der Nachricht vom Tod Franklins Foto: Thiel

Im 19. Jahrhundert wurden die Deckel von Konservendosen mit Blei verlötet, damit sie dicht blieben. So könnte das giftige Metall in die Körper der Männer gelangt sein. Eine 2013 von Chemikern der Western University durchgeführte Studie hat jedoch Zweifel an der Rolle von Lebensmitteldosen als Quelle für Bleivergiftungen aufkommen lassen.

Erst im Sommer 2014 fand ein kanadischer Hydrograf, der zum Kartieren einen GPS-Sender an der Nordküste von King William Island installieren wollte, eine gut erhaltene Winsch mit dem Wappen der Royal Navy. Da die Konstruktion aus Eisen, die zum Fieren der Beiboote zur Anwendung kam, nach alten Plänen der *HMS Erebus* zugeordnet werden konnte, nahmen die Archäologen von Parks Canada die Suche nach dem Schiff in dieser Region wieder auf.

Zusätzlich reisten die Wissenschaftler zu den Inuit-Gemeinschaften in dieser Gegend, um sich von den Ältesten die seit anderthalb Jahrhunderten mündlich überlieferten Geschichten anzuhören, die von gestrandeten Schiffen, deren Masten noch jahrelang aus dem Wasser ragten, und vielen toten weißen Männern handelten. Mithilfe der Inuit-Überlieferungen konnten die Wissenschaftler das riesige Suchgebiet auf wenige Hundert Quadratkilometer Ozean eingrenzen.

## Umrisse gesichtet!

Ein Forschungsschiff mit modernster Technik durchkämmte die Gewässer … und tatsächlich tauchte am 2. September 2014 am äußersten Rand der Wilmot and Crampton Bay der Umriss eines untergegangenen Segelschiffes auf dem Sonarbildschirm auf. Die wissenschaftliche Sensation war perfekt: Knapp 170 Jahre nach der Abfahrt aus dem englischen Greenhithe war es gelungen, die *HMS Erebus* zu lokalisieren.

Nach Markieren und Sichern der Fundstelle wurden vier Tage später auf einer Pressekonferenz erste Bilder des Fundes der Weltöffentlichkeit präsentiert. Der damalige kanadische Premierminister Stephen Harper sprach angesichts der Entdeckung „von einem historischen Moment für Kanada“, und in Großbritannien überschlugen sich die Medien nach diesem Jahrhundertfund. Fast genau zwei Jahre später fanden die Archäologen von Parks Canada am 3. September 2016 dann auch die Überreste der *HMS Terror*, rund 100 Kilometer von der Fundstelle der *HMS Erebus* entfernt, südlich der King-William-Insel in der Terror Bay.

## Erstaunlich gut in Schuss

Das gut erhaltene Wrack der *Erebus* liegt aufrecht in nur elf Meter Tiefe, nahezu ideal für die Arbeit der Forschungstaucher. Seit 2015 kommen die Wissenschaftler jedes Jahr, um das Wrack ausführlich zu untersuchen und Fundstücke zu bergen. Doch das Zeitfenster für die Arbeiten ist durch Wetter und Eisverhältnisse begrenzt auf Mitte August bis Anfang September.

2016 mussten die Forscher wegen starken Eisgangs unverrichteter Dinge wieder abziehen, im vergangenen Jahr konnten sie nur an acht Tagen arbeiten, bevor Eis, Wind und Wellen weitere Bergungen und Kartierungen unmöglich machten. Trotzdem entschied sich Parks Canada, kostbare Arbeitsstunden zu opfern.

Um herauszufinden, wie man die Ausgrabungsstelle mit diesem historisch so wertvollen Fund der Öffentlichkeit zugänglich machen könnte, ohne die Überreste von *HMS Erebus* zu beschädigen, wurde ein Pilotprojekt für drei Jahre gestartet. Der Charterer des Expeditionsschiffes, Adventure Canada, kam aufgrund jahrelanger Zusammenarbeit mit der Nationalparkbehörde für dieses Projekt in Betracht. So kam es nun zu einer Weltpremiere: Als erste Nichtwissenschaftler oder Offizielle durften die 170 Passagiere der *Ocean Endeavour* die Fundstelle




**CHEFARCHÄOLOGE:** Marc-André Bernier erklärt die einzelnen Schritte der Forschungsarbeiten

Foto: Thiel

### TECHNISCHE DATEN *HMS EREBUS*

| | |
|---|---|
| **Länge** | 32 m |
| **Breite** | 8,70 m |
| **Tiefgang** | 4,20 m |
| **Verdrängung** | 372 t |
| **Werft** | Pembroke Dock, Vereinigtes Königreich |
| **Baubeginn** | Oktober 1824 |
| **Stapellauf** | 7.6.1826 |
| **Antrieb** | 3-Mast-Segelschiff, ab 1844 eine 25-PS-Dampfmaschine mit Propeller |
| **Besatzung** | 67 Mann |
| **Bewaffnung** | 1 x 13-Zoll-Mörser (330 mm), 1 x 10-Zoll-Mörser (254 mm), 2 x 6-Pfünder (91,5 mm), 8 x 24-Pfünder (144 mm) |

*HMS Erebus* entstand als Kriegsschiff für die Royal Navy und gehörte der *Hecla*-Klasse an. Diese sogenannten Bombarden waren zum Beschuss von Küstenanlagen mit schweren Mörsern ausgestattet. Das Schiff, das Sir Henry Peake entworfen und nach Erebos, in der griechischen Mythologie der Gott der Finsternis, benannt hatte, lief im Juni des Jahres 1826 vom Stapel.

Nach ihrer Dienstzeit im Mittelmeer rüstete man *HMS Erebus* 1838 als Erkundungsschiff für den Antarktisdienst um, denn ihre robuste Konstruktion sowie der geringe Tiefgang waren ideal für die Erforschung der Polarmeere.

Foto: SZ-Photo/United Archives/De Agostini

LETZTE RUHESTÄTTE: Auf Beechey Island wurden drei früh verstorbene Männer begraben Foto: Thiel

WIE NEU: Einer der vollkommen unbeschädigten Teller Foto: Thiel

des historischen Wracks besuchen. Bereits in den Tagen zuvor hatte Ausgrabungsleiterin Tamara Tarasoff auf dem Kreuzfahrtschiff Vorträge gehalten, Fotos, Computeranimationen, 3-D-Modelle und Sonarbilder der *Erebus* sowie Funde wie Teller oder Flaschen gezeigt. An diesem Morgen ging es für die Passagiere auf Zodiacs (Festrumpfschlauchbooten) zu dem in einem Viereck von zehn Quadratkilometern gesperrten Gebiet.

Um die genauen Koordinaten der Fundstelle geheim zu halten und damit vor eventuellen Trophäenjägern und Schatzsuchern zu schützen, mussten die Gäste zuvor die GPS-Funktionen ihrer Mobiltelefone und Kameras abschalten. Außerdem hatte Parks Canada acht einheimische Inuit aus Gjoa Haven zu Nationalparkwächtern ausgebildet und auf dem nahe gelegenen Festland mit gutem Blick auf das Sperrgebiet stationiert. Nichts sollte dem Zufall überlassen sein.

## Keine Zweifel mehr

Die Zodiacs steuerten im 20-Minuten-Takt zunächst das Forschungsschiff *RV David Thompson* an. Die einzelnen Gruppen empfing der Wissenschaftler Ryan Harris, der bei der Suche nach dem historischen Schiff am 2. September 2014 nachmittags, gemeinsam mit einem Kollegen, auf dem Seitensonargerät die *HMS Erebus* entdeckt hatte.

Harris erzählte, die Strukturen seien auf dem Sonar so deutlich und gut erhalten, dass die beiden Wissenschaftler zunächst an eine Sinnestäuschung dachten. Doch der mit Videokameras ausgestattete Tauchroboter, der daraufhin sofort herabgelassen wurde, zeigte so deutliche Merkmale des ursprünglich 1826 als Bombarde gebauten Schiffes, dass es keinen Zweifel mehr gab: Endlich war das



***HMS TERROR*: Das zweite Expeditionsschiff ist besser erhalten als die *Erebus*** Foto: Parks Canada

SCHMUCKSTÜCK: Replik der Schiffsglocke im Museum von Gjoa Haven Foto: Thiel

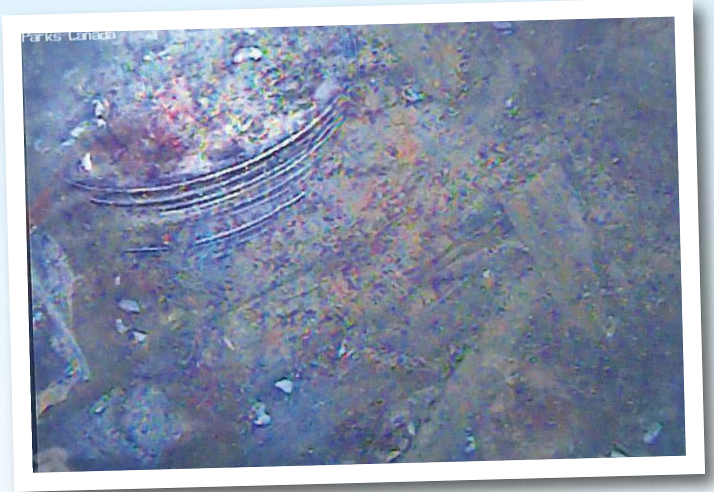
Wrack von *HMS Erebus* gefunden. Ryan Harris erklärte den Passagieren geduldig die eingesetzten Geräte wie Tauchroboter, 3-D-Sonar oder Unterwasserkameras sowie deren Einsatzmöglichkeiten. Außerdem erklärte er anhand eines gezeichneten Plans der *Erebus*, wie die Unterwasserarchäologen beim Kartografieren des Wracks und der Suche nach Gegenständen und Dokumenten vorgehen.

Nach dem Besuch auf der *RV David Thompson* fuhren die Gäste mit dem Zodiac zur eigentlichen Fundstelle, über der eine Forschungsplattform fest verankert ist. Von dieser Barke aus tauchten die Wissenschaftler zum Wrack, dessen oberstes Deck nur rund sechs Meter unter der Wasseroberfläche lag, und untersuchten das Schiff Stück für Stück. Dazu hatten sie einen Lageplan in kleine, quadratische Sektoren unterteilt, welche systematisch abgesucht wurden.

## Funde ausgestellt

Rund 90 Prozent des sogenannten Lower Decks waren bereits erfasst. Etwa 100 Artefakte wie Knöpfe oder Musketenkugeln wurden geborgen und zahlreiche weitere wie Gläser, Flaschen, Geschirr, Besteck, Seemannskisten und Teile von Schuhen lokalisiert. Die Schiffsglocke und eine Kanone zählten zu den ersten Fundstücken, die man aus dem Wasser geholt hatte.

Die ersten 55 Funde blieben in britischem Besitz und sollen im National Maritime Museum in Greenwich zu sehen sein. So besagt es ein im vergangenen Jahr geschlossener Vertrag, in dem England Kanada im Gegenzug beide Schiffe sowie alle noch zu bergen-




**NEUER FUND:** Ein Stapel von Tellern aus der Kombüse taucht überraschend auf dem Bildschirm auf

Foto: Thiel

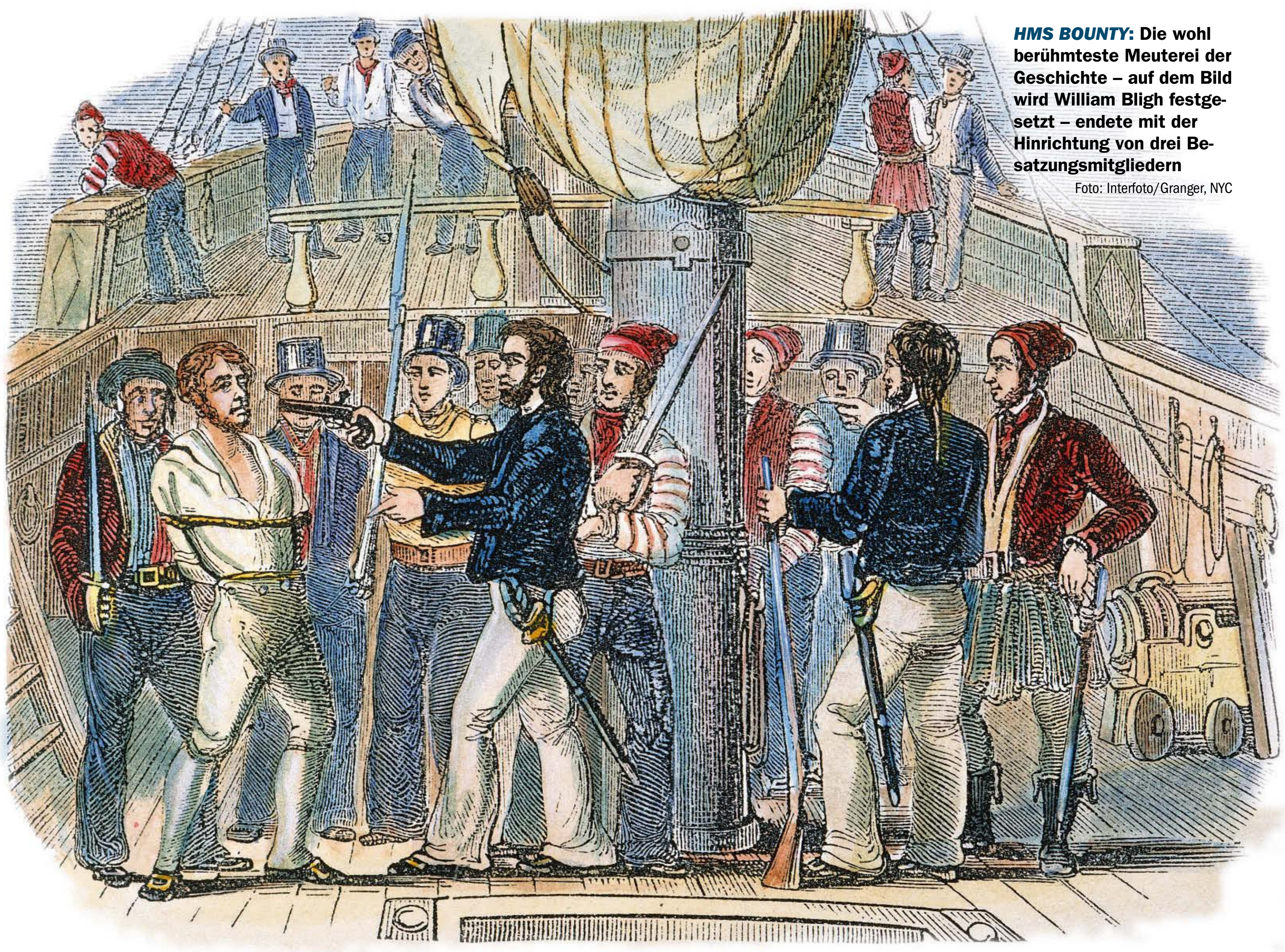
den Fundstücke übereignete. Für Kanada ein hervorragendes Geschäft, wie Chefarchäologe Bernier meint, der auf weitere spektakuläre Funde hofft. Denn in der Kapitänskabine mit Schreib- und Kartentisch wurden bereits Geräte wie Mikroskop, Thermometer oder Navigationsbesteck entdeckt. In den Schubladen und Fächern vermutet man Logbücher und Aufzeichnungen, die Aufschluss über das genaue Schicksal der Franklin-Expedition geben sollen. Vor allem erhofft sich Bernier einen Hinweis darauf, wo sich Sir John Franklins Grab befindet. Der Arktisforscher starb laut der 1859 von Hobson gefundenen Notiz am 11. Juni 1847 an Bord der *HMS Erebus*. Bis heute sind die Todesursache des berühmten Entdeckers und die Lage seines Grabes aber unbekannt.

## Wo ist die Kamera?

Gut erhalten scheinen auch die Offizierskabinen zu sein, so zeigen es die Bilder von den Kameras der Tauchroboter, die tief ins Innere des Wracks vorstoßen konnten. Neben Uniformen und weiteren Kleidungsstücken suchen die Forscher hier auch nach privaten Schriftstücken. In der Messe fand sich sogar ein Regal mit Dutzenden intakten Porzellantellern. Aber auf einen möglichen Fund sind die Forscher besonders scharf: Die Männer der Franklin-Expedition führten erstmals eine Daguerreotypie-Kamera mit sich. Sollte man belichtete Platten mit Bildern finden, wäre dies eine weitere Sensation. Es dauert aber noch Jahre, bis alle Gegenstände geborgen werden können.

Parks Canada und der Inuit Heritage Trust haben die Vereinbarung getroffen, die restlichen Fundstücke von *Erebus* und *Terror*, an der ebenfalls erste Bergungsarbeiten begonnen haben, nicht in einer großen Stadt wie Toronto, Vancouver oder Montreal auszustellen, sondern in der Nähe der beiden Fundorte. So ist für das Museum Nattilik in Gjoa Haven ein sechs Millionen Kanada-Dollar teurer Anbau für alle Artefakte der Franklin-Expedition geplant. Was mit den Schiffen selbst geschieht, ist in Kanada Gegenstand heißer Debatten: Sie zu heben, wäre mit hohen Kosten verbunden und zumindest bei *Erebus* mit dem erheblichen Risiko eines Auseinanderbrechens verbunden.

*HMS Terror* ist zwar besser erhalten, liegt aber in rund 24 Meter Tiefe. Es bietet sich an, die beiden Fundstellen touristisch zu nutzen, wenn alle Bergungs- und Konservierungsarbeiten abgeschlossen sind. Ob und wie das geschehen soll, wollen Parks Canada und der Inuit Heritage Trust aber erst in den nächsten Jahren entscheiden. ⚓



***HMS BOUNTY:*** **Die wohl berühmteste Meuterei der Geschichte – auf dem Bild wird William Bligh festgesetzt – endete mit der Hinrichtung von drei Besatzungsmitgliedern**

Foto: Interfoto/Granger, NYC

Fragwürdig und folgenreich

# Eine Meuterei, Sir!

**Oberste Dienststellen meiden das Wort wie der Teufel das Weihwasser. Eine Meuterei ist der *worst case* an Bord, denn letztlich kann sie schonungslos aufdecken, dass der Kommandant sein Schiff nicht im Griff hat**

Von Dr. Armin Kern

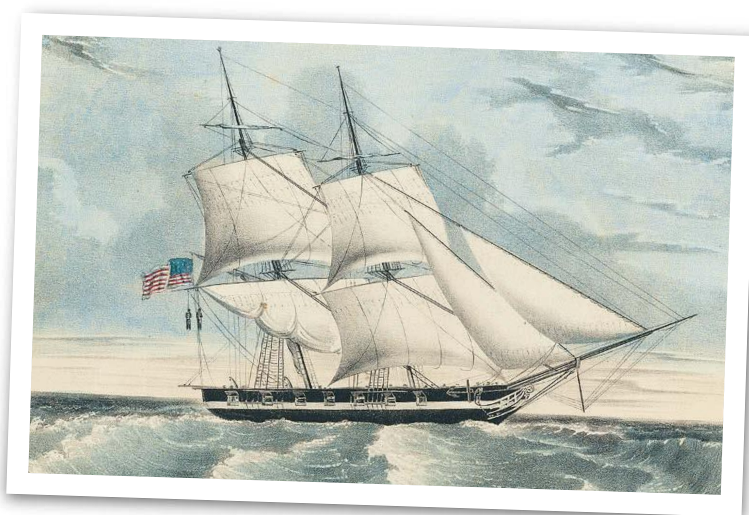
Die Bilder gingen 2018 um die Welt: Aufgebrachte Passagiere lamentieren und gestikulieren in der Lobby des Kreuzfahrtschiffes *Norwegian Spirit,* einige halten beschriebene Zettel in den Händen: „Wir wollen eine Rückerstattung“, beschimpfen Crewmitglieder als Lügner und fordern die sofortige Rückkehr nach London, um von Bord gehen zu können. Tatsächlich hatte der Ende September in See gegangene norwegische Liner wegen schlechter Wetterbedingungen die Zielhäfen nicht anfahren können (und damit völlig regelkonform gehandelt), was zu Frust und Aggressionen der Passagiere führte. Hinzu kamen offensichtliche Mängel an Bord mit dem Service, dem Essen, den sanitären Anlagen. Die Gemüter beruhigten sich erst wieder, als man einen Rabatt von 25 Prozent auf die nächste Fahrt anbot.

Was war das? Unruhe, Streik, Protest, eine Demonstration, kollektives Ausrasten, gar Revolte oder Meuterei? Die Medien waren sich in der Bewertung einig und sprachen voreilig von Meuterei, denn Meuterei und Schiff ist ein Begriffspaar von historischer Größe, das schaurige Assoziationen von heruntergekommenen, schlecht geführten Seelenverkäufern und ausgesetzten oder gar gehängten Rädelsführern weckt.

Wann aber ist Ungehorsam oder Auflehnung Meuterei? Das Wort stammt aus dem 16. Jahrhundert, war zunächst auf den militärischen Bereich beschränkt und weitete

sich erst allmählich auf die Schifffahrt aus, um sich dort zu etablieren. Meuterei setzt zunächst ein kollektives Handeln voraus, das streng genommen ab zwei Personen gilt.

Zum zweiten ist der Tatbestand des Vorsatzes eine Grundvoraussetzung für Meuterei, denn eine spontane Weigerung, auch von einer durchaus großen Anzahl Untergebener oder Schutzbefohlener, muss noch keine Verschwörung oder den Willen zum Umsturz bedeuten. Gibt es passive Meuterei?



**HAT EIN NACHSPIEL: Die Leichen der angeblichen Meuterer baumeln von der Großrah der *Somers*, deren Kommandant Alexander Slidell Mackenzie sich vor einem Untersuchungsausschuss verantworten musste**
Foto: Interfoto/Museum of the City of New York

## Definition ist schwierig

Eine eindeutige Definition ist kaum möglich, und nun stelle man sich die Schwierigkeit für den Vorgesetzten an Bord vor, in einer kritischen Situation die Lage besonnen einzuschätzen, nicht überzureagieren und nicht jedes schwache Widerwort als Aufruf zum Kapitänssturz zu werten. Dies führt zu einem ganz persönlichen Problem des Kommandanten, artikulierten Missmut seiner Besatzung sofort als Zeichen seines eigenen Versagens zu deuten.

„Eine Meuterei, Sir!“, soll Admiral Cuthbert Collingwood seinem Befehlshaber gegenüber eingeräumt haben. „Eine Meuterei auf meinem Schiff! Wenn es so weit kommen konnte, muss es meine Schuld sein und die Schuld eines jeden meiner Offiziere.“

Noch einen Schritt weiter ging der Earl St. Vincent, ebenfalls ein britischer Admiral des 18. Jahrhunderts, der es als „größtes aller militärischen Verdienste“ bezeichnete, eine Revolte an Bord niederzuschlagen. Diese finale Handlung setzt allerdings das Eingeständnis des eigenen Versagens voraus, denn es bleibt der fade Beigeschmack, irgendwann nicht richtig entschieden oder geführt zu haben, was die Mannschaft letztlich gegen ihren Kapitän aufbrachte.

Der Kommandant sieht sich also in mehreren Zwangssituationen: Auf der einen Seite gegebenenfalls drakonische Strafen zu verhängen, um die Disziplin auf dem Schiff nicht zu gefährden, und auf der anderen Seite den Vorfall höheren Ortes zu melden, wo er mit allen Hintergründen juristisch genauestens untersucht wird, was sich wiederum schädigend auf den Ruf des Kapitäns und seine Karriere auswirken kann.

Die Fähigkeit, eine Meuterei als solche überhaupt identifiziert und angemessen reagiert zu haben, sprach man beispielsweise dem Kommandanten der britischen Brigg *Somers* teilweise ab, als er Ende 1842 angeben musste, unterwegs drei seiner Männer wegen Anstiftung zu einer Revolte aufgehängt zu haben. Jedwede Form von Meuterei lässt Rückschlüsse auf eine generelle Unordnung im System an Bord, auf Vertrauensbruch und Kontrollverlust zu. Daher vermeiden vorgesetzte Dienststellen tunlichst den Gebrauch dieses toxischen Begriffs, und selbst da, wo er angebracht wäre, versucht man abzuwiegeln und zu verharmlosen.

So geschehen in der US Navy gegen Ende des Zweiten Weltkriegs. Ein Leutnant der *USS Robert M. Thompson* befahl 13 Männer unter Deck, die angeblich gegen schlechte Verpflegung protestiert hatten. Daraufhin wurden „verschiedene Meutereien“ nach Washington gemeldet, doch in der Verhandlung selbst war nur noch vom „Ungehorsam Einzelner“ die Rede – und der verantwortliche Offizier, obwohl er richtig gehandelt hatte, sowie die in den Fall involvierten Vorgesetzten waren in der Außenwirkung dauerhaft beschädigt. ⚓

**TIEFE URSACHEN: Die Matrosenrevolte 1918 gründete auch im miserablen inneren Zustand der Kaiserlichen Marine; hier spricht der Sozialdemokrat Gustav Noske zu aufständischen Marineangehörigen in Kiel**
Foto: picture-alliance/akg-images



KAPITÄNLEUTNANT OTTO HERSING

# „Retter der Dardanellen“

**Von U 21 ging nicht nur der erste scharfe Torpedoschuss des Ersten Weltkrieges aus, sondern schon bald eine fast mythische Begeisterung im Volk. Als Held gefeiert, wurde Otto Hersing 1918 noch Halbflottillenchef und war ein Jahr darauf an den Kämpfen im Baltikum beteiligt**

Von Andreas von Klewitz




**GEFEIERT:** Nicht erst im Zweiten, sondern bereits im Ersten Weltkrieg bediente sich die Propaganda erfolgreicher „Einzelkämpfer“ wie U-Boot-Kommandanten und Flugzeugführer

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



Die Briten setzten ein Kopfgeld von 100.000 Pfund auf ihn aus, die Franzosen boten 20.000 Mark für seine Gefangennahme: Otto Hersing. Er war einer der erfolgreichsten deutschen U-Boot-Kommandanten des Ersten Weltkriegs und hatte 1914 als Erster ein feindliches Schiff mit einem Torpedo versenkt. Bei Kriegsende konnte er eine Bilanz von 40 vernichteten Schiffen mit mehr als 113.000 Bruttoregistertonnen vorweisen. Hersing wurde in Deutschland für seinen Einsatz gefeiert und mehrfach ausgezeichnet. So war er nach Otto Weddigen der zweite deutsche U-Boot-Kommandant, der von Wilhelm II. die höchste deutsche Tapferkeitsauszeichnung, den Orden Pour le Mérite, erhielt, zudem verlieh ihm seine Vaterstadt Bad Kreuznach die Ehrenbürgerschaft.

Otto Hersing kam am 30. November 1885 als Sohn eines angesehenen Medizinprofessors in Mülhausen/Elsass zur Welt. 1903 trat er als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Hier durchlief er eine Ausbildung auf dem Kadettenschulschiff *Stosch*, dem Torpedoschulschiff *Blücher* sowie dem Artillerieschulschiff *Mars* und fuhr danach als Fähnrich zur See auf dem Linienschiff *Kaiser Wilhelm II*. 1906 folgte die Beförderung zum Leutnant und eine zweijährige Dienstzeit auf dem Kleinen Kreuzer *Hamburg*.

Nach einem anschließenden Einsatz bei der I. Torpedobootdivision diente er als Wachoffizier auf Torpedobooten und reiste mit dem Seekadettenschulschiff *Hertha* in den Nordatlantik, nach Westindien und ins Mittelmeer. 1912 wechselte Hersing, zwischenzeitlich zum Oberleutnant befördert, zum Unterseebootdienst und war bei Kriegsausbruch Kommandant von U 21.

Mit dem in Helgoland stationierten Boot unternahm er Aufklärungsfahrten in der Nordsee und konnte schon nach wenigen Wochen seinen ersten spektakulären Erfolg feiern. Es war die Versenkung des Leichten Kreuzers *Pathfinder*, der am 5. September 1914 an der Spitze der britischen 8. Zerstö-

**SPÄT, ABER NICHT ZU SPÄT:** Der Aufbau der deutschen U-Boot-Waffe wurde ab 1906 forciert; in das strategische Gesamtkonzept nahm die Marine die Unterseeboote erst mit Kriegsbeginn und den ersten Erfolgen vor allem von Otto Hersing und Otto Weddigen (U 9) auf Foto: picture-alliance/SZ-Photo

rer-Flottille vor der schottischen Ostküste seinen Kurs kreuzte. Da die *Pathfinder* aus Treibstoffmangel nur fünf Knoten laufen konnte, hatte Hersing leichtes Spiel. Er torpedierte den Kreuzer und traf ihn an einer ungepanzerten Stelle in der Nähe der Munitionskammern, woraufhin das Schiff explodierte und mehr als 250 Seeleute mit sich in die Tiefe riss.

Ungeachtet der Tragödie schrieb der Fall Marinegeschichte. Denn mit der Versenkung der *Pathfinder* war es Hersing erstmals gelungen, ein Schiff per Torpedoschuss zu versenken. Doch dies war nur der Auftakt. Im November 1914 brachte Hersing den britischen Dampfer *Malachite* und das Kohlenschiff *Primo* auf und erzielte damit die ersten Siege in der zunächst auf die Gewässer von Großbritannien und Irland beschränkten deutschen U-Boot-Offensive.

**AUF *SMS STOSCH*: Als Hersing als Kadett auf das Schulschiff *Stosch* kommandiert wurde, hatte der Dreimaster bereits eine bewegte Karriere hinter sich; unter anderem war er als Kreuzerfregatte das Flaggschiff des Ostafrika-Geschwaders**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

## An die Mittelmeerfront

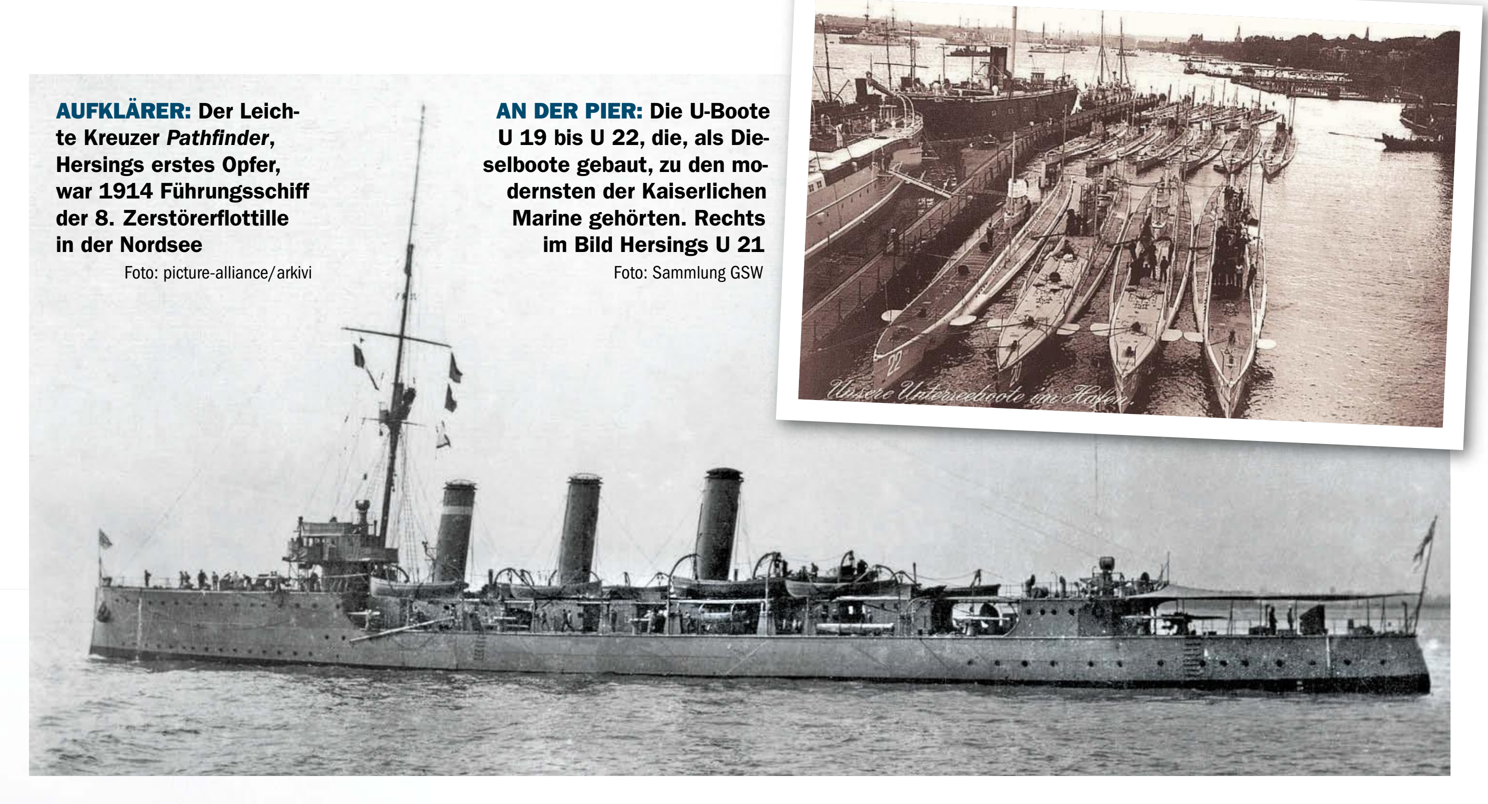
In den letzten Dezembertagen zum Kapitänleutnant befördert, erhielt er Anfang 1915 Befehl, seine Feindfahrten bis zur Westküste der britischen Inseln auszudehnen. Dabei gelang es ihm, vor Liverpool die britischen Dampfer *Ben Cruachan*, *Kilocoan* und *Linda Blanche* zu versenken. Im Frühjahr schließlich folgte seine Abkommandierung an die Mittelmeerfront, um das Osmanische Reich als Bündnispartner Deutschlands gegen britische und französische Angriffe bei den Dardanellen zu unterstützen.

Hersing machte der Einsatz zur Legende. Nachdem er im April 1915 von Kiel gestartet war, nahm er nach einem Zwischenaufenthalt in Cattaro (heute Kotor, Montenegro) Kurs auf die Halbinsel Gallipoli, die er am 25. Mai erreichte. Am selben Tag versenkte er mit einem einzigen Torpedoschuss das britische Schlachtschiff *HMS Triumph* (11.985 Bruttoregistertonnen) im Golf von Saros.

Zwei Tage später, am 27. Mai, gelang ihm mit der Versenkung des britischen Schlachtschiffs *Majestic* bei Kap Helles ein noch größerer Fang. Hersing hat dieses Ereignis minutiös festgehalten: „Jetzt war ich in der Richtung genau achterlich der ‚Majestic'. Ich drückte auf den elektrischen Taster … das Boot schüttelte sich: Der Schuß war draußen. Der Torpedo zog seine feine Blasenbahn, hindurch durch die vielen Fahrzeuge … wenn nichts dazwischen, wenn keine dieser Motorbarkassen dazwischen kam … Nichts kam dazwischen: Eine die Welt schüttelnde Detonation … Ich hatte offenbar in den Heizraum getroffen … mit einemmal sah ich das Schiff sich bewegen … merkwürdig … kopfzeiß, wie der Seemann sagt … es schien ken-



**ÜBERWASSERANGRIFF EINES DEUTSCHEN U-BOOTES: U 21 versenkte auf elf Feindfahrten fünf Kriegs- und 36 Handelsschiffe mit 78.712 Bruttoregistertonnen** Foto: picture-alliance/akg-images




**AUFKLÄRER:** Der Leichte Kreuzer *Pathfinder*, Hersings erstes Opfer, war 1914 Führungsschiff der 8. Zerstörerflottille in der Nordsee
Foto: picture-alliance/arkivi

**AN DER PIER:** Die U-Boote U 19 bis U 22, die, als Dieselboote gebaut, zu den modernsten der Kaiserlichen Marine gehörten. Rechts im Bild Hersings U 21
Foto: Sammlung GSW

tern zu wollen … senkte sich … eine Minute verrann, eine zweite, dritte, vierte.

Da wandte sich das Schiff wie ein Wal, überschlug sich ganz, Wellen brausten über die anderen kleinen Fahrzeuge, und aus dem Chaos, aus der namenlosen Panik, ragte plötzlich das Vorderschiff der ‚Majestic', kieloben … der übrige Teil des Schlachtschiffes war verschwunden. Viereinhalb Minuten hatte die Vernichtung des 15000-Tonnen-Linienschiffes gedauert."

## Schlachtschiff-Killer

Die Operation war insofern eine besondere Leistung, als dass das Schlachtschiff von einer Phalanx von Zerstörern geschützt war und Hersing erst einen Durchschlupf finden musste, um seinen Schuss zu platzieren. Für die Briten war der Verlust der beiden *Dreadnoughts* ein herber Schlag. Sie sahen sich gezwungen, ihre Schlachtschiffe aus der Region abzuziehen und ihre Landungstruppen ohne artilleristische Unterstützung zurückzulassen. Dass sie sogar eine Belohnung von 100.000 Pfund auf Hersings Ergreifung aussetzten, wird sie kaum über den Prestigeverlust hinweggetröstet haben, den die Royal Navy mit ihrem Rückzug erlitt.

In Deutschland war Hersing ein Held. Die Bevölkerung feierte ihn als „Retter der Dardanellen" und „Zerstörer der Schlachtschiffe", am 5. Juni 1915 verlieh ihm Kaiser Wilhelm II. den Pour le Mérite, nachdem er schon beide Eisernen Kreuze erhalten hatte. Auch im Osmanischen Reich schlug die Begeisterung für den U-Boot-Kommandanten und seine Mannschaft hohe Wellen.

Aber viel Zeit für Siegesfeiern blieb nicht. Nach einem Reparaturaufenthalt in Konstantinopel verließ U 21 die Dardanellen und begab sich erneut auf Feindfahrt. Dabei versenkte es am 4. Juli – wiederum mit einem einzigen Torpedoschuss – das französische Passagierschiff *Carthage*, musste aber infolge einer Minenkollision nach Konstantinopel zurückkehren. Anschließend folgten Patrouillenfahrten im Schwarzen Meer und im Mittelmeer, bis die Alliierten die Einfahrt in die Dardanellen verminten und mit U-Boot-Netzen versperrten.

## Italienische Schiffe als Ziel

Hersing kehrte daraufhin nach Cattaro zurück. Hier erhielt er den Befehl, die Marine Österreich-Ungarns in ihrem Kampf gegen Italien zu unterstützen. Für diesen Zweck erhielt sein U-Boot vorübergehend die Bezeichnung U 36, um ungeachtet des damals noch bestehenden Friedens zwischen Italien und dem Deutschen Reich Jagd auf italienische Handelsschiffe machen zu können.

Hersings erste Opfer waren allerdings ein britisches und ein französisches Schiff, näm-

**TECHNISCHE DATEN** U 21

| | |
|---|---|
| **Bau** | 1910–1913 |
| **Werft** | Danzig |
| **Stapellauf** | 8.2.1913 |
| **Indienststellung** | 22.10.1913 |
| **Verdrängung** | 650 t (aufgetaucht), 857 t (getaucht) |
| **Länge** | 64,15 m |
| **Breite** | 6,10 m |
| **Tiefgang** | 3,58 m |
| **Standardverdrängung** | 2.338 t |
| **Antrieb** | 2 MAN-2-Takt-Diesel, gesamt 1.700 PS<br>2 AEG-E-Maschinen, gesamt 1.200 PS |
| **Geschwindigkeit** | 15,4 kn (über Wasser), 9,5 kn (unter Wasser) |
| **Bewaffnung** | 8,8-cm-L/30, 6 Torpedos, 2 MG,<br>ab 1916 zwei 8,8-cm-L/30, 4 Torpedorohre 50 cm |

**LETZTE MISSION:** Am 22. Februar 1919 sank U 21 auf seiner Auslieferungsfahrt durch einen vom Kommandanten herbeigeführten Unfall in der Nordsee
Foto: Sammlung GSW

**1903 VOM STAPEL GELAUFEN:** Das britische Linienschiff *Triumph* hatte eine Armierung von vier mal 25,4-cm-Hauptartillerie sowie 14 mal 19-cm- und 14 mal 7,6-cm-Geschützen
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

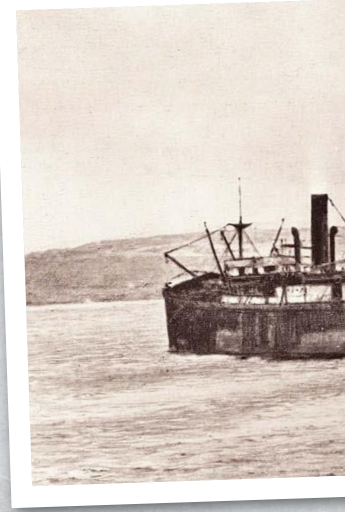
**UNGLEICHER KAMPF:** U 21 versenkt den britischen Dampfer *Linda Blanche* am 30. Januar 1915 in der Irischen See
Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News Ltd.

lich der Dampfer *Belle of France,* den er am 1. Februar 1916 aufbrachte, und der Panzerkreuzer *Amiral Charner*, der am 8. Februar versenkt wurde. Ihnen folgten im Verlauf des Jahres die Dampfer *City of Lucknow* (30. April) und *SS Glenlogan* (31. Oktober) und darüber hinaus noch drei kleine italienische Segelschiffe vor Korsika.

## Stattliche Beute

In den ersten drei Novembertagen 1916 kamen vier weitere italienische Schiffe hinzu, am 23. Dezember schließlich traf ein Torpedo den britischen Dampfer *Benalder* vor Kreta. Wenngleich dieser beschädigt nach Alexandria entkommen konnte, war Hersings Bilanz für das Jahr 1916 mit zwölf versenkten Schiffen und über 20.000 Tonnen beachtlich.

Im Jahr 1917 knüpfte er an diese Erfolge an. Im Februar verließ Hersing das Mittelmeer, um sich an dem von der deutschen Seekriegsleitung inzwischen angeordneten uneingeschränkten U-Boot-Krieg gegen alliierte Passagier- und Handelsschiffe zu beteiligen. Hierbei versenkte er am 16. und 17. Februar zwei britische und zwei portugiesische Segelschiffe. Wenige Tage später folgte die Vernichtung des französischen Frachters *Cacique* im Golf von Biskaya. Am 22. Februar 1917 brachte U 21 in der Keltischen See den bereits durch



**EINMALIGES ZEUGNIS:** Dieses Foto vom Untergang der *Majestic* entstand unmittelbar nach dem Torpedotreffer
Foto: picture-alliance/Mary Evans



***MAJESTIC* IST GESCHICHTE:** Innerhalb weniger Minuten hatte sich das Schicksal des britischen Linienschiffes vor Gallipoli erfüllt, 49 Besatzungsmitglieder starben
Foto: picture-alliance/Mary Evans

„Ich blicke aus dem Sehrohr: 400 m vor mir das Schlachtschiff. Ich war an der Ziellinie vorbeigefahren, musste hart beidrehen. Mit erhöhter Fahrt vorwärts. 300 m ... 200 m ... Da löse ich das Torpedo! Durch das Torpedonetz hindurch! Sehe, bevor ich, um den einzig möglichen Weg zu machen, unter dem Schlachtschiff hindurchtauche, dass sich sämtliche Geschütze auf mich richten ... Krachende Salven. Furchtbare Schläge erfolgen ... Das U-Boot wird wie ein Ball umhergeworfen ... wir taumeln an die Wände ... Es war ein Schrecken, der sich gelohnt hat: das Linienschiff kenterte und war in 9 Minuten in der blauen Flut verschwunden"

Otto Hersing in seinen Erinnerungen *U 21 rettet die Dardanellen* (1932)



**HÖCHSTE AUSZEICHNUNGEN: Am 5. Juni 1915 erhielt Otto Hersing aus der Hand des Kaisers den Pour le Mérite. Hier eine Aufnahme als Korvettenkapitän, kurz vor seinem Ausscheiden aus der Reichsmarine im Jahr 1924** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

einen U-Boot-Angriff beschädigten holländischen Dampfer *Badoeng* und sechs weitere alliierte Schiffe zur Strecke, darunter die *Noorderdijk* mit 7.166 Bruttoregistertonnen.

## 33.000 Tonnen an einem Tag

Insgesamt belief sich das Ergebnis dieses einzigen Tages auf mehr als 33.000 Tonnen. Anschließend nahm Hersing Kurs auf die Gewässer zwischen Schottland und Norwegen. Hier fielen ihm am 22. April die Dampfer *Giskö* und *Theodore William* zum Opfer, denen am 29. und 30. April der Norweger *Askepot* und die russische Bark *Borrowdale* folgten. Am 3. Mai traf es den russischen Segler *Lindisfarne*, am 6. beziehungsweise 8. Mai die britischen Dampfer *Adansi* und *Killarney*. Seinen letzten Abschuss verzeichnete Hersing am 27. Juni 1917, als er die schwedische Bark *Baltic* versenkte.

Otto Hersings Zeit als Kommandant auf U 21 endete im September 1918 mit seiner Berufung an die U-Boot-Schule Eckernförde. Nach Kriegsende wurde der hochdekorierte Kriegsveteran, der außer dem Pour le Mérite den sächsischen Albrechtsorden, den Eisernen Halbmond des Osmanischen Reiches und das Hanseatenkreuz der Stadt Lübeck erhielt, in die Reichsmarine übernommen und war für den Abzug deutscher Truppen aus Riga/Lettland zuständig.



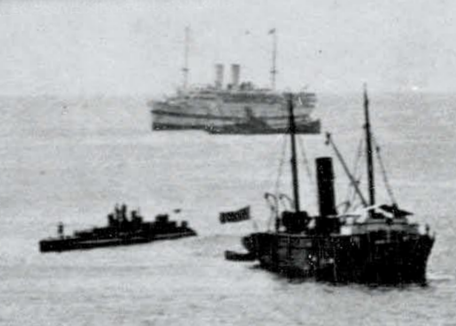
## Der Marine treu



Obwohl er im Februar 1919 an der mysteriösen Versenkung seines ehemaligen U-Bootes auf dem Weg zur Auslieferung nach Großbritannien beteiligt gewesen sein soll und während des Kapp-Putsches Befehlshaber aller schwimmenden Seestreitkräfte war, blieb er in der Marine und wurde 1922 zum Korvettenkapitän befördert.

Seine einstigen Kriegsgegner hatten seine Erfolge als U-Boot-Kommandant nicht vergessen. So setzten die französischen Behörden in den besetzten Rheinprovinzen eine Belohnung von 20.000 Mark auf seine Gefangennahme aus. Otto Hersing quittierte 1924 gesundheitsbedingt den Dienst, blieb aber bis 1935 Verbindungsoffizier der Reichsmarine im Wehrkreis 6. Im Zivilleben betätigte er sich als Landwirt und lebte mit seiner Frau zunächst in Rastede und zuletzt in Angelmodde bei Münster, wo er am 5. Juli 1960 nach längerer Krankheit starb.

Seine sämtlichen Papiere und Aufzeichnungen befinden sich heute im Deutschen U-Boot-Museum/U-Boot-Archiv in Cuxhaven-Altenbruch, wo auch sein Nachlass mit Fotos und Mobiliar aufbewahrt wird. Darüber hinaus erinnern die Hersingstraße in Bremerhaven, die Otto-Hersing-Straße in Bad Kreuznach und der Otto-Hersing-Weg in Münster an den berühmten Namensgeber.

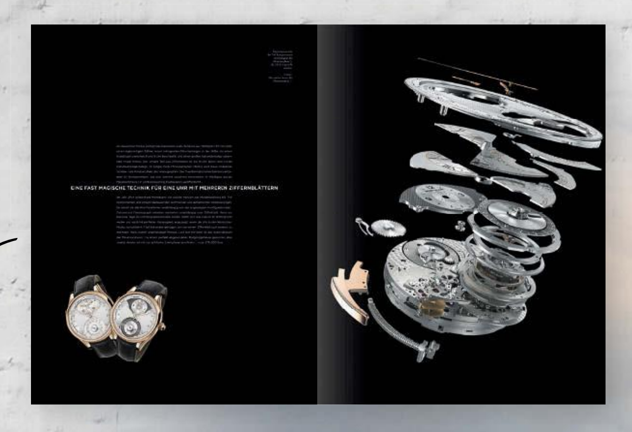




# ULTIMATIVE GESCHENKIDEEN FÜR TECHNIK-FANS

Rolex, Patek Philippe, Breguet und mehr. Die 50 seltensten Armband- und Taschenuhren der Welt! Darunter unglaubliche Einzelstücke und limitierte Editionen, deren Seltenheit auf die schiere technische Komplexität zurückzuführen ist. Ihre außerordentliche Ästhetik, ihre astronomisch hohen Preise und die mit ihnen verbundenen Geschichten, von Fidel Castros Uhr zum bevorzugten Zeitmesser der Astronauten.

240 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-051-6
€ [D] 49,99











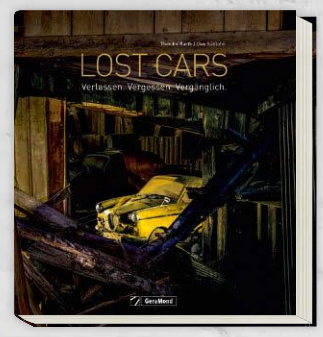

**KOMPAKT, PRÄGNANT UND INFORMATIV ZUM NACHSCHLAGEN!**

Was macht Armbanduhren immer noch so begehrenswert? Was ist bei einem Kauf ohne Reue zu beachten und wie sollte eine Uhr sinnvoll aufbewahrt werden? 101 Aha-Erlebnisse für jeden Armbanduhren-Liebhaber.

192 Seiten · ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-114-1
€ [D] 14,99



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München




Autos überwuchert vom Grün, staubig in Scheunen, mal Wracks, mal fast unversehrt scheinend. Ihnen allen ist gemein, dass Sie wahre Individuen sind!

192 Seiten · ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-96453-048-6
€ [D] 49,99




Entdecken Sie die seltensten Autos der Welt: von unglaublichen Unikaten und exklusiven Sondereditionen zu fantastischen Konzeptwagen. Diese atemberaubenden Autos schulden ihre Seltenheit ihren mitunter verloren gegangenen Herstellern, ihrer technischen Überlegenheit, ästhetischen Qualitäten, astronomischen Preisen, den mit ihnen verbundenen Geschichten und auch ihrem Versagen. Ein Buch über die künstlerischen und technischen Geniestreiche der Automobilindustrie.

240 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-050-9
€ [D] 49,99






Es ist Zeit zum Bauen! Modellbau der besonderen Art: vierzehn Flugzeugklassiker aus Lego. Originalgetreu nachgebaut und mit vielen technischen Raffinessen.

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-049-3
€ [D] 27,99



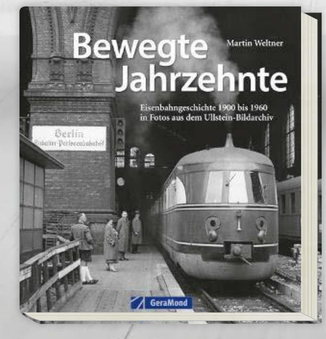

Alles über »Tante Ju«! Entwicklung und Historie einer fliegenden Legende: Die Junkers Ju 52 gilt als Wegbereiter des heutigen modernen Flugzeugbaus.

192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-756-4
€ [D] 39,99




Grenzenlose Freiheit oder harter Arbeitsalltag? Alle Informationen zum Traumberuf Pilot aus erster Hand! – Jetzt in aktualisierter und überarbeiteter Neuausgabe.

160 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95613-107-3
€ [D] 26,99




Einzigartige Aufnahmen der berühmtesten deutschen Pressebildagentur, Ullstein Bild, lassen die Geschichte der Eisenbahn lebendig werden.

192 Seiten · ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95613-083-0
€ [D] 39,99




So haben Sie Bahnhöfe nie gesehen! Atemberaubende Ansichten aus der Vogelperspektive von Bahnhöfen in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

192 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-066-3
€ [D] 39,99

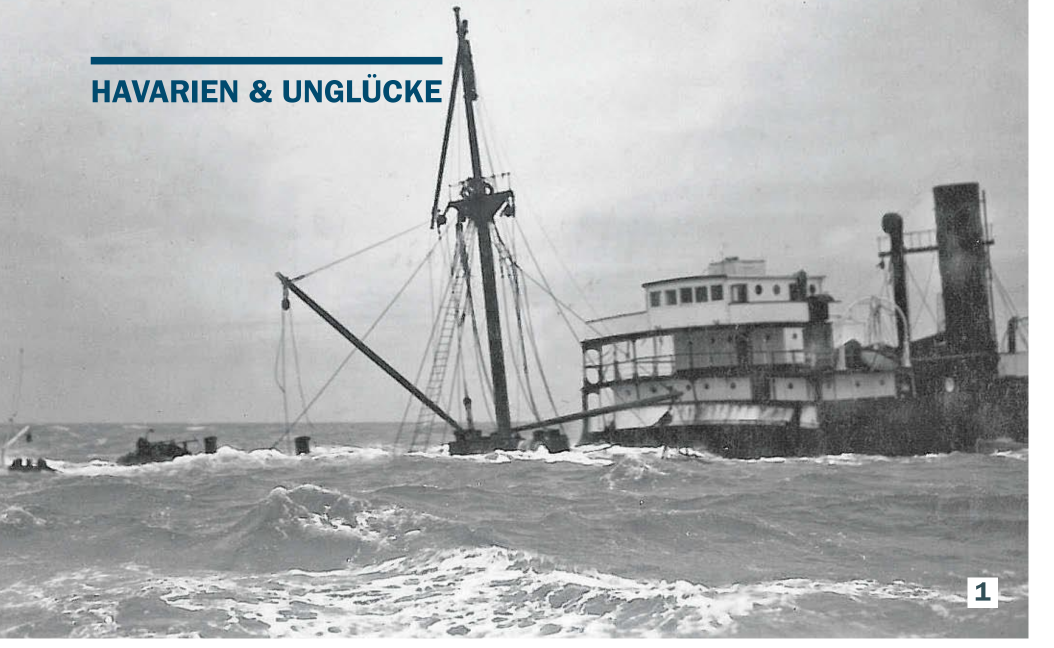


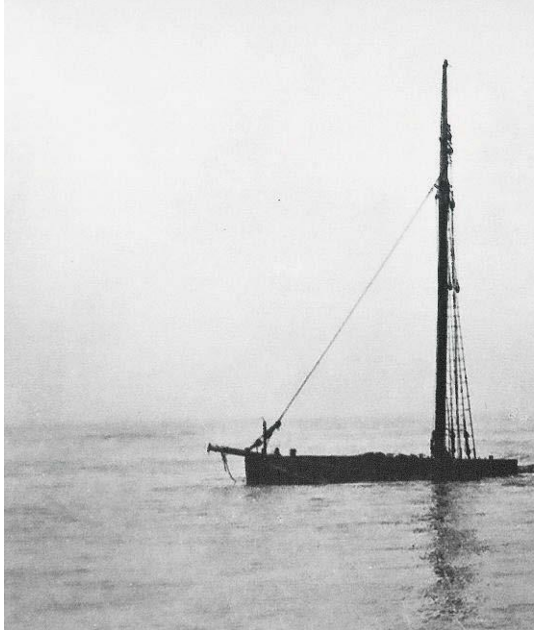

Es war ein lange und großartige Karriere: Von rund 1850 bis etwa 1960 waren sie die Stars auf Schienen – die Schnellzug-Dampfloks. Diese Bildband erzählt deren Geschichte(n).

192 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-95613-112-7
€ [D] 39,99

Finden Sie die schönsten Geschenkideen jetzt unter **www.geramond.de**




1



Gestrandet im Gebiet der Emsmündung

# Notsignal SOS

**Schicksale von Schiffbrüchigen waren der Öffentlichkeit lange Zeit gleichgültig. Erst durch eine allmählich entstehende solidarische Gesellschaft entwickelte sich ein Seenotrettungswesen an den deutschen Küsten**

Von Jens Bald

Die erste urkundlich erwähnte Strandung vor Borkum ist der Verlust der Kriegsflotte des römischen Feldherrn Germanicus im Jahre 16 n. Chr. Die Römer versuchten durch die Emsmündung nach Germanien zu gelangen. Doch als die Flotte vor Borkum stand, zog ein Unwetter auf, dem die Schiffe schutzlos ausgeliefert waren.

Die Legionäre, die keine Erfahrung mit der Seefahrt hatten, versuchten verzweifelt, den Seeleuten unsachgemäß zu helfen, wodurch deren Arbeit nur erschwert wurde. Um die Schiffe zu entlasten, warfen die Männer Pferde, Gepäck und Waffen über Bord. Da die Wellen über die Bordwände schlugen, gelang es den Besatzungen nicht, die Galeeren zu lenzen.

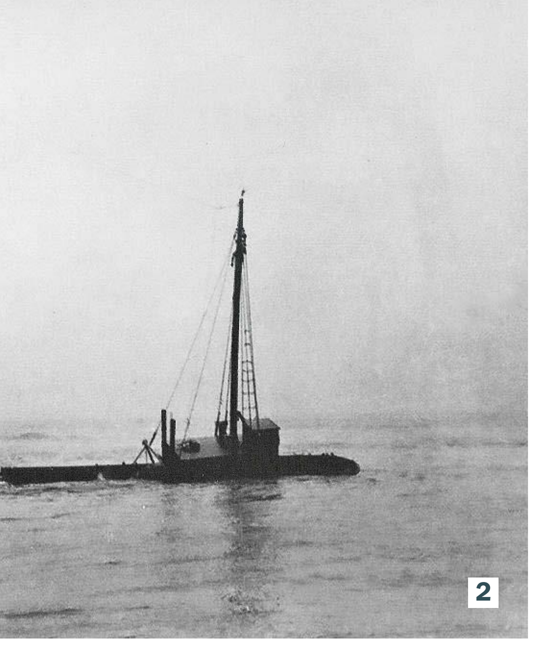
Ein Teil der Schiffe ging unter, die meisten strandeten auf verschiedenen Inseln und Sandbänken. Nur eine Galeere landete unversehrt. Durch dieses Unglück mussten die Römer endgültig den Rhein als Nordostgrenze ihres Reiches akzeptieren. Über ein Jahrtausend gab es kaum Aufzeichnungen über Schiffsunglücke. Erst mit der zunehmenden Bürokratisierung in der frühen Neuzeit begann man Schiffsunglücke zu dokumentieren, da es zu zahlreichen Streitigkeiten über die Nutzung des Strandgutes kam. Mit dem Aufschwung der Hafenstadt Emden stieg der Verkehr in der Emsmündung stark an.

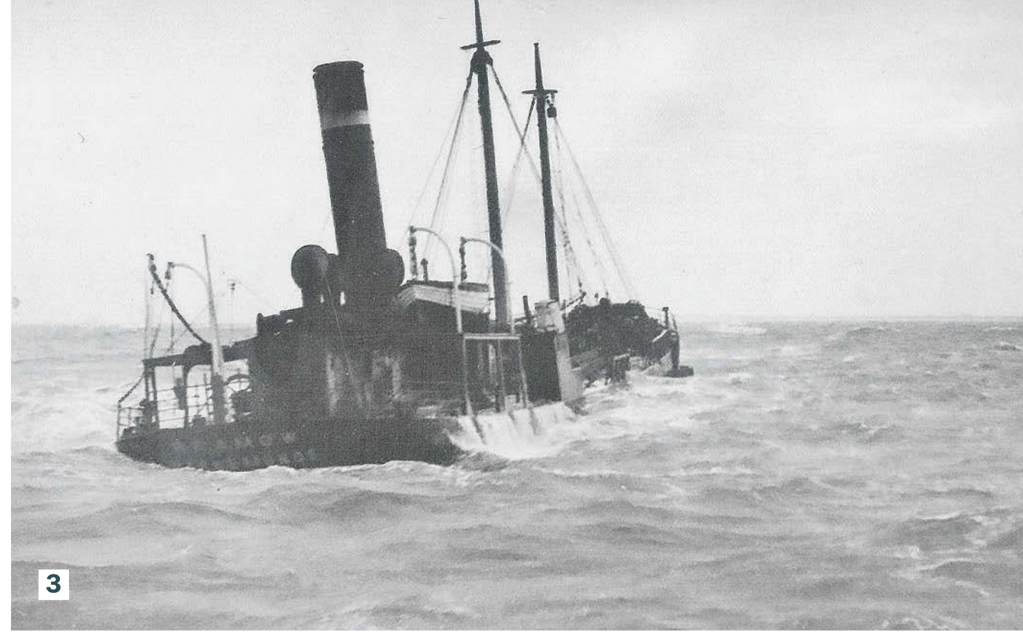
## Wertvolles Strandgut

Die verarmte Inselbevölkerung betete „Gott segne unseren Strand“ (mit Strandgut), der für die Insulaner eine zusätzliche Einnahmequelle darstellte, um ihre Armut zu lindern. Das eigene Überleben zu sichern, stand an erster Stelle, die Schiffbrüchigen waren nebensächlich. Erst im 19. Jahrhundert setzte ein allmählicher Wandel ein. So bewegte das Schicksal der Besatzung der Brigg *Braganza*, die 1838 in der Osterems strandete, nicht nur die Insulaner. Das Unglück erregte weltweit Aufsehen. Die *Braganza* segelte mit einer Ladung Zucker von St. John (Puerto Rico) nach Genua.

Südlich von Sizilien meuterte die Mannschaft und warf den Kapitän sowie die Offiziere über Bord. Die Meuterer segelten mit dem Schiff weiter in Richtung Nordsee, verloren aber vor Borkum die Orientierung und strandeten in der Osterems. Danach stiegen sie in ein Boot und fuhren an den Strand. Währenddessen waren an dem Wrack der *Braganza* Besatzungen zahlreicher Boote damit beschäftigt, die Ladung zu bergen. Dabei entstanden Gerüchte, dass auf dem Schiff gemeutert worden wäre und es dadurch absichtlich festgekommen war.

Am nächsten Tag verbrachte man die Männer ins Dorf. Ein Insulaner, der Spanisch sprach, fragte nach den Umständen der Ha-







**1 ZU VIEL GELADEN:** Der Erzfrachter ***Elise Schulte*** **strandete 1934. Durch die schwere Ladung war das Schiff auseinandergebrochen**

**2 UNSICHTBARE GEFAHREN: Schwere Grundsee trieben den Logger *Luise Henriette* auf das Borkumriff**

**3 TECHNISCHER DEFEKT: Nach einem Ruderschaden lief der Frachter *Bramow* 1935 auf dem Borkumriff auf Grund**

**4 MENSCHLICHES VERSAGEN: Durch einen Navigationsfehler landete der Heringslogger AE 98 1937 unabsichtlich auf dem Borkumer Südstrand**

Fotos: Sammlung R. W. Feldmann (4)

varie, erhielt aber von niemandem Auskunft. Daher blieb nur noch, den Schiffsjungen zu befragen, der dann tatsächlich mit der Wahrheit herausrückte. Unauffällig schickte man ein Schiff nach Emden, um einen Trupp Soldaten zu holen, der die Meuterer festnahm, die schlussendlich alle – bis auf den Schiffsjungen – gehängt wurden.

## Schicksal der *Alliance*

Am 10. September 1860 strandete die hannoversche Brigg *Alliance* vor Borkum. Diese Katastrophe war nicht tragischer als andere zu dieser Zeit. Der entscheidende Unterschied war, dass Badegäste als Augenzeugen das sahen und später berichteten, wie die neunköpfige Besatzung um ihr Leben kämpfte und schließlich jämmerlich ertrank.

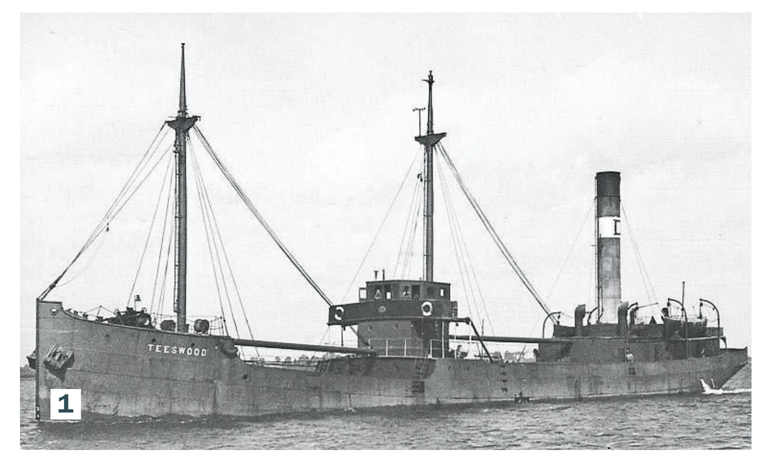
Einer der Badegäste, selbst Kapitän, schilderte der *Weser*-Zeitung den Untergang der *Alliance*. Er beschuldigte darin die Insulaner, keine Hilfe geleistet zu haben. Wahrscheinlich wurde die Notlage des Schiffes schon am Abend vor der Strandung bemerkt. Jedoch schwieg man, weil jeder hoffte, am Morgen als Erster das Strandgut bergen zu können. Es wäre durchaus möglich gewesen, mit einem Boot zu dem Havaristen vorzudringen. Außerdem lag an der Borkumer Reede der Fährdampfer, dessen Kapitän nach der Tragödie erklärte, dass er die Mannschaft der *Alliance* durchaus hätte retten können.

Die Unglücksstelle lag so nah am Strand, wie die Badegäste rausschwammen. Dennoch unternahm nur einer den Versuch mit einer Leine zum Wrack vorzudringen, wurde aber von anderen zurückgehalten. Der erschütternde Artikel war der zündende Funke, ein einheitliches deutsches Rettungswesen zu schaffen, und trug wesentlich zur Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) im Jahr 1865 bei. Kurz vor Ende des Ersten Weltkriegs ereignete sich ein Seenotfall, der die technische Entwicklung der Rettungsstation Borkum entscheidend beeinflusste.

In einer nebeligen Nacht im Januar des Jahres 1918 strandeten drei Vorpostenboote auf dem Borkum Riff. Aufgrund des schweren Seegangs konnten keine Schlepper zu den Havaristen vorstoßen. Am nächsten Morgen waren alle drei Boote leck und der immer stärker werdenden Brandung schutzlos ausgeliefert. Um 10:45 Uhr bat eines der Vorpostenboote den Küstenschutz Ems, die Besatzungen abzubergen.

## In letzter Minute

Erst als ein Vorpostenboot SOS funkte und zu kentern drohte, kam die Bestätigung, dass man das Ruderrettungsboot *Otto Hass* zur Unfallstelle schleppen würde. Dort konnte es jedoch aufgrund des schweren Sturms nicht










**1 UNGLÜCKLICHE UMSTÄNDE: Beim Untergang des britischen Kohlendampfers *Teeswood* am 28. November 1951 starben zwei Seeleute**
Foto: www.teesbuiltships.co.uk

**2 SPRUNG INS LEBEN: 13 Mann der *Teeswood* gelang das waghalsige Manöver in das Seenotrettungsboot Borkum**
Foto aus: Busch, Fritz Otto: *Der Untergang des Dampfers Teeswood*

**3 UNFALL WESTLICH VON BORKUM: Seenotrettungskreuzer *Alfried Krupp*, hier mit Tochterboot *Glückauf*, erlitt bei seinem Einsatz Anfang 1995 selbst Schiffbruch**
Foto: DGzRS

**4 ÜBERBLEIBSEL: Das Wrack der 1879 gestrandeten Schonergaliot *Anna* war bis in die 1950er-Jahre auf dem Borkumer Südstrand zu sehen**
Foto: Sammlung R. W. Feldmann

an die Wracks heranfahren. Während des gesamten Tages verfolgten offizielle Stellen das Drama von der niederländischen Nachbarinsel Rottum aus. Eine Anfrage von Rottum, ob deren Motorrettungsboot zu Hilfe kommen sollte, blieb jedoch unbeantwortet.

## Motorrettungsboot

Erst als sich am nächsten Morgen zeigte, dass zwei Boote fast vollkommen von der Brandung zerschlagen waren, nahm man die Hilfe des Motorrettungsbootes *C. A. den Tex* an, das schließlich an der Unfallstelle eintraf, aber nur noch einen Schiffbrüchigen retten konnte. Bei diesem Einsatz wurde den Borkumern die Einsatzfähigkeit eines solchen Bootes klar vor Augen geführt, für dessen Beschaffung man sich in der Folgezeit mehrheitlich starkmachte. Der englische Küstenfrachter *Teeswood* war im Herbst 1951 mit einer Ladung Erzschlacke auf der Fahrt von England nach Emden. Bei der Ansteuerung der Emsmündung peitschte ein schwerer Nordweststurm über die Wellen.

Der Seegang traf von schräg hinten auf das Schiff, das daher stark rollte. Es bestand die akute Gefahr, dass das Schiff auf die nahen Sandbänke gedrückt würde. Durch die harten Grundseen ließ sich der Frachter kaum noch manövrieren und stieß schließlich auf Grund.

## Hilfe für den Havaristen

Um freizukommen, ließ der Kapitän die Maschine rückwärtslaufen. Jedoch saß das Schiff zu fest und der Propeller grub eine Mulde unter das Achterschiff, was die Gefahr vergrößerte, dass das Schiff durch die schwere Ladung durchbrechen könnte. Daher stoppte der Kapitän und ließ SOS funken. Kurz nachdem dann das Rettungsboot *Borkum* beim Havaristen eingetroffen war, brach nun die *Teeswood* auseinander, deren Mannschaft sich gerade noch auf das Vorschiff retten konnte.

Es war für das Rettungsboot unmöglich, an der Bordwand des Havaristen festzumachen, weshalb sich der Vormann der *Borkum* entschloss, ständig neue Anläufe zu fahren, in denen er sein Boot für einige Sekunden unter das Vorschiff der *Teeswood* steuerte und sofort wieder abdrehte.

In diesen Sekunden bestand für einen der Schiffbrüchigen die Chance, auf das Rettungsboot zu springen. Die drei Rettungsmänner versuchten bei jedem Anlauf, die Besatzung zu ermutigen, die zwar von den waghalsigen Manövern des Rettungsbootes stark beeindruckt war, sich aber nicht traute zu springen. Als ihr Kapitän bemerkte, dass sich niemand regte, ergriff er die Initiative und wagte den Sprung. Das machte seinen Männern Mut, die nacheinander ihr Schiff









**5 MIT WULSTBUG VORAN: Der türkische Frachter *Paksoy 1* rammte am 16. November 2018 nach einem kuriosen Manöver das Küstenmotorschiff *Eems Cobalt*** Foto: Havariekommando

**6 FÜR DEN SCHNEIDBRENNER: Das Anfang Februar 2011 gestrandete Küstenmotorschiff *Nordland 1* war ein beliebtes Besuchsziel und Fotomotiv, dann kam es doch auf den Schrottplatz** Foto: Sammlung Wolf

auf diese Weise verließen, wodurch 13 Mann gerettet werden konnten; nur der Hilfskesselwärter und der Koch hatten ihre Angst nicht überwinden können; eine See spülte sie schlussendlich über Bord und sie ertranken im Meer.

## Warnungen ignoriert

Das ostdeutsche Küstenmotorschiff (umgangssprachlich Kümo) *Capella* war im Januar 1976 auf der Reise von England nach Schweden – bei Sturm aus Westnordwest. Durch eine Havarie der Ruderanlage kam das Schiff quer zur See: Eine Ladeluke zerschlug und ein Teil der Ladung ging verloren. Dennoch gelang es, das Schiff zu drehen, das schnell mit einer Schlagseite von 15 Grad im Wasser lag und ohne fremde Unterstützung keinen Nothafen anlaufen konnte.

Der Kapitän des Frachters *Nienburg*, der sofort Kurs Richtung Unfallstelle genommen hatte, bat seinen Kollegen eindringlich, im tiefen Wasser zu bleiben und nicht in die Westerems einzulaufen, die viel zu flach für den Tiefgang des Schiffes war.

Auch der Vormann des Borkumer Seenotrettungskreuzers *Georg Breusing*, der dort ebenfalls nicht fahren konnte, warnte den Kapitän der *Capella* vor der Gefahr. Weshalb sie dennoch in die Westerems einfuhr, ist nicht schlüssig. So kam es, wie es kommen musste: Eine weitere Luke wurde zerstört, die Schlagseite nahm weiter zu und zwang den Kapitän, SOS zu funken. Zu spät: Das Schiff sank, ohne dass jemand zu Hilfe kommen konnte.

Auch Seenotretter wurden selbst schon zu Schiffbrüchigen. In der Nacht auf den 2. Januar 1995 geriet der Seenotrettungskreuzer *Alfried Krupp* in Seenot. Er war auf der Rückfahrt von einem Einsatz für einen über Bord gegangenen niederländischen Kollegen, als ihn mehrere gewaltige Grundseen erfassten. Der selbstaufrichtende Seenotrettungskreuzer kenterte durch, wobei es einen Rettungsmann über Bord spülte. Gegen Mitternacht fand ein Hubschrauber der Bundeswehr die in schwerem Seegang bis zu 100 Grad rollende *Alfried Krupp*. Es gelang dem Seenotrettungskreuzer *Otto Schülke* schließlich, eine Schleppverbindung herzustellen. Aber zwei Besatzungsmitglieder der *Alfried Krupp* waren bei dem Unglück ums Leben gekommen. ⚓

### LITERATURTIPP

**Bald, Jens:** *Havarien, Hoffnungen, Helfer-Schiffsunglücke in der Emsmündung und vor Borkum.* Verlag Rumeln Maritim, 160 Seiten, 90 Abbildungen, 15 Euro, www.rumeln-maritim.de

**THEMENTAG DER REGIONALGRUPPE HAMBURG**

# Scapa Flow an der Elbe




**Wieder hieß es: Willkommen im IMM Hamburg! Zum dritten Mal nach 2017 und 2018 trafen sich die Teilnehmer auf Deck 10**

Fotos: Stephan Karraß (3)



**Referent Jörg Hillmann (rechts) und Regionalleiter Guntram Schulze-Wegener in der anschließenden Diskussion über den Ehrbegriff in der deutschen Marinegeschichte**

Am 13. Oktober lud die Regionalgruppe Hamburg zur Vortrags- und Diskussionsveranstaltung in das Internationale Museum ein. Thema war die Selbstversenkung der Hochseeflotte vor 100 Jahren im britischen Stützpunkt Scapa Flow. Die von Interessierten verschiedenster Altersgruppen (und Journalisten) besuchte Veranstaltung eröffnete der Hamburger DGSM-Regionalleiter Guntram Schulze-Wegener mit seiner Einführung in die historischen Rahmenbedingungen im Jahr 1919, wobei er auch Details der Selbstversenkung aufzeigte.

Den ersten regulären Vortrag hielt Professor Jürgen Elvert (Universität Köln) über die Selbstversenkung im Spiegel von Presseberichten zwischen 1924 bis heute. Er kam zu der Erkenntnis, dass Zeitungsartikel über die Erinnerung an jene Ereignisse im Juni 1919 stets dem Zeitgeist unterlagen und die Selbstversenkung gerade in den ersten Jahren nach 1919 von einem gesellschaftsweiten Trauma überlagert wurde. Die Folge war, dass man das Thema weitgehend ausblendete, sofern sich nicht, wie etwa nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, ein propagandistischer Zweck mit einer Berichterstattung verfolgen ließ.

Kapitän zur See Jörg Hillmann (ZMSBw Potsdam) konfrontierte die Zuhörer mit historischen Ereignissen, die man in der unmittelbaren Nachbetrachtung unter Einfluss des jeweiligen Zeitgeists als ehrenvoll erachtete (zum Beispiel Heldentod von Günther Lütjens, Ehre der Fahne, Kampf bis zur letzten Patrone), und stellte diese dann in den Kontext der Selbstversenkung der Hochseeflotte und auch des Panzerschiffs *Admiral Graf Spee* aus damaliger und heutiger Sicht.

Anschließend ergab sich eine lebhafte Diskussion unter den Tagungsteilnehmern über Ehrempfinden in Vergangenheit und Gegenwart, das von den einzelnen Generationen und Marinen (Bundes-/Volksmarine, US Navy, Kaiserlich Japanische Marine) sehr verschieden wahrgenommen wird. Nach einem gemeinsamen Essen im Restaurant des IMMH Catch of the Day entführte der Marinemaler und Leiter der Thüringer Regionalgruppe Olaf Rahardt die Besucher in seinem durch eigene Fotografien, Gemälde und Skizzen gestützten Vortrag zu einer virtuellen Reise ins heutige Scapa Flow, das er als Gast an Bord diverser Schiffe der Deutschen Marine besucht hatte.

Begleitend zur Tagung stellte der Hamburger Modellbauclub MC Kettenschaden einige selbst gefertigte Schiffe zur Schau, die den Teilnehmern willkommener Anlass waren, Marineschiffe des Ersten Weltkriegs als Modell zu betrachten und zu vergleichen.

*Stephan Karraß*

**Filigran gearbeitete Schiffsmodelle, unter anderem von Einheiten der in Scapa Flow untergegangenen Hochseeflotte, waren ein Highlight des Tages**



33. TAGUNG DER REGIONALGRUPPE NORDRHEIN-WESTFALEN

# Entdecker, U-Boote – und ein Dampfer



**Helmut Grams bei seinem Vortrag über die Fahrt des Dampfers *Erlangen***
Foto: Ronald Hopp



**Die *Erlangen* kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs im Hafen von Dunedin**
Foto: Sammlung Grams

Am 26. Oktober konnte das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg mehr als 50 Mitglieder und Gäste zur Herbsttagung begrüßen. In seiner Einführung ließ der Regionalleiter die Aktivitäten der DGSM Regionalgruppe seit der Frühjahrstagung Revue passieren. Daneben stellte er das Jahresprogramm 2020 vor, wobei er besonders auf den Messeauftritt bei der „boot“ in Düsseldorf sowie die geplante Reise nach Südengland einging. Außerdem kündigte er die schifffahrtshistorische Studienreise 2021 an, die nach Gibraltar führen wird.

Im ersten Vortrag unter dem Titel „Europas Griff um den Globus“ stellte Heinrich Walle die geistesgeschichtlichen Hintergründe der Entdeckungsfahrten im 15. und 16. Jahrhundert dar. Dann referierte Helmut Grams über die Flucht des Dampfers *Erlangen* vor 80 Jahren. Das Schiff war in Neuseeland vom Kriegsbeginn überrascht worden und anschließend in einer seemännischen Meisterleistung, zum Teil unter Segeln, um den halben Globus bis nach Südamerika gefahren. Der Vater des Referenten, Kapitän Alfred Grams, führte den NDL-Dampfer seit dem Jahr 1938.

Nach der Mittagspause sprach der Historiker Hans Joachim Koerver über den „Weg zum eigenen Buch im Zeitalter der digitalen Revolution“. Dabei erläuterte er technische Vereinfachungen und organisatorische Herausforderungen. Er stellte zudem Werkzeuge zur Texterstellung vor, gab Hinweise zum Umgang mit Copyrights und digitalen Quellen und zeigte den Unterschied zwischen Selbst- und klassischem Verlag auf. Den Abschluss der Tagung bildete der Vortrag von Roland Wegner, der sich seit 1992 mit der deutschen U-Boot-Geschichte beschäftigt. Titel seines interessanten Vortrags waren „Deutsch-baltische U-Boot-Kommandanten im Zweiten Weltkrieg“. Das umfangreiche Referat beinhaltete eine Chronologie zur deutsch-baltischen Geschichte und umfasste auch Informationen zur deutschen U-Boot-Waffe, zu den eingesetzten Typen und den Opfern des U-Boot-Krieges auf beiden Seiten. Nur wenige dieser Kommandanten hatten den Weltkrieg überlebt. Die bekanntesten deutsch-baltischen U-Boot-Kommandanten waren Wolfgang Lüth und Hans-Diedrich von Tiesenhausen.

Der Regionalleiter dankte den Referenten für ihre abwechslungsreichen Beiträge und lud die Teilnehmer zur Frühjahrstagung 2020 ein. Sie findet am 14. März wieder im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg statt. Auch während der Herbsttagung trat ein Teilnehmer wieder spontan in die DGSM ein. Damit hat die Regionalgruppe NRW in dem zu Ende gehenden Jahr insgesamt 31 neue Mitglieder werben können.

*Ronald Hopp, Regionalleiter NRW*



**Kapitän Alfred Grams (vorn), der 1999 im Alter von 93 Jahren starb** Foto: Sammlung Grams

**Winkspruch**



**Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic***

**Verantwortlich:**
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

**Kontaktanschrift der DGSM:**
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

**E-Mail:**
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de



**SMS KRONPRINZ:** Gut erkennbar sind die außenbords eingebauten, senkrecht stehenden Netzspieren und die Netzablage, umlaufend in Höhe des Oberdecks. Das Netz selbst ist nicht an Bord

TORPEDOSCHUTZNETZE

# Gegen die Gefahr

**Sie bestanden aus Stahlringen und sollten den Schiffskörper vor der Berührung durch Torpedos bewahren, doch in der Praxis erwiesen sich die tonnenschweren Vorhänge als unhandlich und sogar gefährlich**

Von Olaf Rahardt

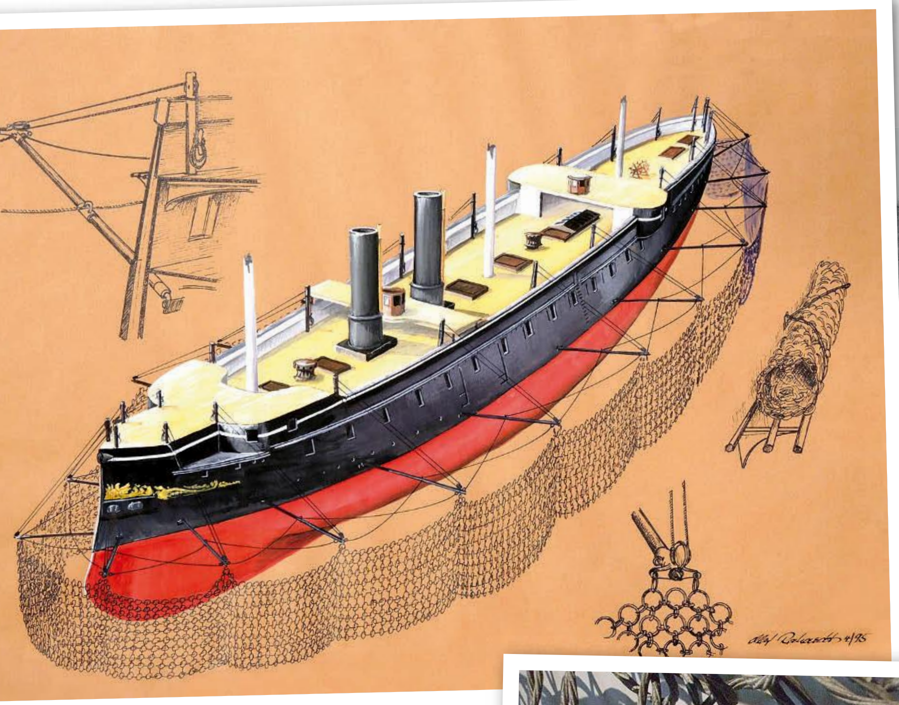
Im Jahre 1866 brachte der britische Ingenieur Whitehead den ersten einsatzfähigen Torpedo ins Wasser, dessen Weiterentwicklungen im Russisch-Osmanischen Krieg 1877/78 erste Schiffe versenkten. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Wettlauf zwischen Artillerie und Panzerung längst eingesetzt. Jede Neuentwicklung im Artilleriewesen führte dabei zeitnah zu einer Antwort im defensiven Schiffbau, was dann letztlich wiederum zu weiteren Verbesserungen der Angriffswaffen führte.

Während sich aber die Angriffsflächen für Artilleriewaffen eher oberhalb der Wasserlinie befanden, war mit dem Torpedo ein Angriffsmittel gefunden, das sich extrem wirksam gegen das Unterwasserschiff richtete. Zwangsläufig begegneten Ingenieure der neuen Gefahr mit entsprechenden Reaktionen, beispielsweise indem der Gürtelpanzer in der Wasserlinie bei Großkampfschiffen weiter nach unten ausgedehnt wurde, der aber aus schiffbaulichen Gründen bei Weitem nicht den gesamten Rumpf umfassen konnte.

## In Deutschland erst 1886

Konstruktive Gestaltung im Inneren der Schiffe entlang der Außenhaut und später auch fest verbaut nach außen sollten der Sprengwirkung auftreffender Torpedos die Wucht nehmen sowie deren Auswirkungen räumlich begrenzen.

Bevor es aber so weit war, hatte man in der Anfangszeit der Torpedoabwehr die Schiffe auch mit äußeren Maßnahmen zu schützen versucht. Somit kamen in vielen Flotten die sogenannten Torpedoschutznetze in Gebrauch. Zumindest bei den großen Panzerschiffen, deren Wert einen solchen zusätzlichen Schutz rechtfertigte und die obendrein vor allem auch über die Tragfähigkeit für mehrere Tonnen Zusatzausrüstung verfügten. In der deutschen Marine baute man erstmals 1886 Torpedonetze auf der Panzer-



**PRINZIPDARSTELLUNG:** ***SMS König Wilhelm*** **mit ausgebrachten Torpedonetzen, die 1886 am Schiff angebracht und bis 1897 an Bord waren**

Alle Fotos: Sammlung Olaf Rahardt



**SCHWERSTARBEIT: Ausbringen eines Torpedonetzes auf einem deutschen Großkampfschiff. Hier handelt es sich um ein doppeltes Netz, mit dem sich die Tiefe variieren ließ**

**NICHT GERADE FEINGLIEDRIG: Torpedonetz mit seinen Stahlringen der Kaiserlichen Marine im Militärmuseum Dresden**

fregatte *König Wilhelm* ein, im Mai 1887 dann außerdem auf der Panzerfregatte *Kaiser* sowie in der Folgezeit auch konsequent auf den anderen Panzerschiffen.

## Nicht ganz überzeugend

Der Sinn bestand dabei darin, dass ein anlaufender Torpedo vor dem Erreichen der Bordwand gestoppt werden konnte. Dazu hängte man an den Breitseiten, mehrere Meter vom Rumpf entfernt, ein stählernes Netz um das Schiff herum auf. An seiner Oberkante an langen Stangen, den sogenannten Netzspieren, angebracht, hingen diese Geflechte aus Stahlringen mehrere Meter tief ins Wasser hinein.

Auf der *Kaiser* hatten diese Spieren eine Länge von 8,5 Metern. Dem jeweiligen Tiefgang des Schiffes entsprechend, ist auch deren Tiefe angepasst worden. Anfangs waren es einfache Netze, später ging man dazu über, sie doppelt beziehungsweise u-förmig aufgehängt zu verwenden. Zum einen konnte nun durch Abfieren eines Teils dessen Tiefe variiert werden, zum anderen hatte man ein Gegenmittel gegen die gelegentlich am Torpedokopf eingeführten Netzscheren. Dabei vermochte ein angreifender Torpedo zwar noch das äußere Netz zu durchdringen, sollte dann aber am inneren Vorhang hängen bleiben.

Das Hauptmanko bestand allerdings darin, dass diese Netze lediglich am ruhenden Schiff Verwendung finden konnten. In Fahrt beeinträchtigten diese Netzvorhänge die Manövriereigenschaften der Schiffe viel zu stark, als dass man solche Behinderungen hätte akzeptieren können. Zudem hätten die Netze im achteren Bereich ein Risiko für die Funktionsfreiheit der Schrauben bedeutet.

Die Spieren waren daher während der Fahrt an den Rumpf angeklappt, die Netze nach oben hin aufgerollt und außen am Rumpf, auf einer speziellen Ablage in Oberdeckshöhe, verzurrt. Ausbringen und Einnehmen dieser tonnenschweren Torpedonetze stellte dabei eine äußerst aufwendige und komplizierte Arbeit dar. Nachdem die Matrosen die Netze von den Ablagen ins Wasser gestoßen hatten, hingen diese vorerst unmittelbar an der Breitseite des Rumpfes herab.

## System von Drahtseilen

Nun senkte man sämtliche Netzspieren in die Horizontale ab. Ein System verschiedenster Drahtseile sorgte dabei für deren Halt in der Waagerechten sowie über die Ver-

bindung der einzelnen Spieren untereinander. Die Zugtaue der jeweils vorderen und achteren Spiere wurden zu den sogenannten Decksspills geleitet, mit deren Zugkraft man die Spieren dann rechtwinkelig vom Rumpf abklappte, womit die Netze nun mehrere Meter vom Rumpf entfernt an dessen Breitseite herabhingen.

## Kompliziertes Handling

Bedenkt man bereits diesen Aufwand, muss das Einholen der Netze ungleich schwieriger gewesen sein. Mitunter erkennt man auf historischen Fotos kleine Davits auf der Netzablage, die das Aufholen der Netze erleichterten. Die gesamte Handhabung der Netzanlage blieb aber auf Dauer eine ausgesprochen mühselige Sache.

In der Gesamtheit betrachtet hatten sich diese Netze nicht bewährt. Aufwand, Zusatzgewicht und Nutzen standen in keinem akzeptablen Verhältnis zueinander. Spätestens die Erkenntnisse aus der Skagerrakschlacht vom 31. Mai/1. Juni 1916 führten zum Ausbau der Netzanlagen an Bord. Denn hier sorgten Gefechtsschäden dafür, dass die Netze und deren Ablagen erheblich



**SELTENHEITSWERT:** Im Kaiserreich fertigten Zeichner sogar Gemälde davon an, wie Matrosen Torpedonetze ausbrachten

beschädigt worden waren. Dadurch hingen die unklaren Netze im Wasser und drohten in die Schrauben zu geraten. Im äußersten Fall war die Sicherheit des gesamten Schiffes gefährdet.

## Weiterentwicklung

Das Grundprinzip der Torpedoschutznetze kam jedoch auch weiterhin zur Anwendung – später in der Weise, dass solche Netze an Schwimmbojen aufgehängt in Hafenzufahrten positioniert wurden. Oder als mobile Sperrwand, die wie ein stählerner Vorhang fungierte, um den herum andere Einheiten ankerten.

Die bekanntesten Beispiele hierfür dürften die Netzkästen sein, in denen die deutschen Großkampfschiffe während des Zweiten Weltkrieges in den norwegischen Fjorden lagen. Fast 30 Meter tief hingen die Netze um die *Tirpitz*. Dennoch konnten sie nicht verhindern, dass am 22. September 1943 britische Kleinst-U-Boote das Schlachtschiff attackierten und Grundminen darunter ablegten. ⚓

**NICHT AUF ALLEN SCHIFFEN:** Panzerschiff *SMS Oldenburg*, das am 1. Mai 1912 seinen Dienst antrat, mit eingebautem Torpedonetz

**AUCH SCHWERSTARBEIT:** Klarieren der Torpedonetze

**MARKANT:** *SMS König Albert* vor Juni 1916 mit Netzspieren an den Seiten und dem aufgerollten Torpedonetz an deren oberen Enden

# Wir sind ...





... Hand.

... Herz.

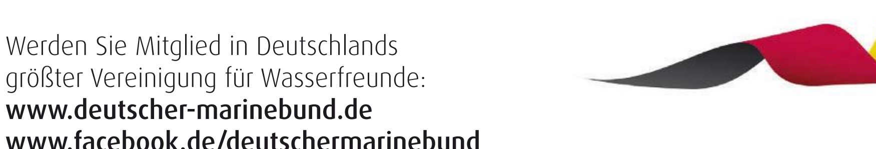





... Heimat.

# Willkommen im Deutsche Marinebund

## Gemeinschaft - Netzwerk - Tradition
## Jetzt informieren und Mitglied werden



Werden Sie Mitglied in Deutschlands
größter Vereinigung für Wasserfreunde:
**www.deutscher-marinebund.de**
**www.facebook.de/deutschermarinebund**

**Deutscher Marinebund**
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

**NATIONALFARBEN:** Das Museumsschild ist in den schwedischen Farben Blau und Gelb gehalten

**SCHMUCKSTÜCK:** Die *Stockholm*, ein Doppelschraubendampfer der Svenska Amerika Linie, hier als Modell im Museum, war 1900 bei Blohm & Voss als *Potsdam* vom Stapel gelaufen

Kalmar Sjöfartsmuseum

# Unvergänglicher Charme

## 5.000 Exponate auf engem Raum

In der südschwedischen Stadt Kalmar, heute Hauptort der gleichnamigen Provinz, schlossen sich im Jahr 1397 die drei nordischen Königreiche Dänemark, Norwegen und Schweden zu einem Großreich zusammen. Diese Kalmarer Union hielt offiziell bis 1523, war jedoch im Inneren von zahlreichen kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Dänemark und Schweden gekennzeichnet, die weit über das Ende der Union hinausgingen. Dabei wurde auch Kalmar, nicht zuletzt wegen seiner Lage an der damaligen dänischen Grenze, immer wieder vom Krieg heimgesucht.

Außerhalb der großen Politik und des Kriegsgeschehens war Kalmar vor allem eine Stadt des Handels und der Seefahrt, deren großenteils deutschstämmige Kaufmannschaft bereits im 13. Jahrhundert enge Beziehungen zur Hanse pflegte. Im Jahr 1636 erhielt die Stadt offiziell das Stapelrecht, was ihren Handel mit dem Ausland juristisch absicherte und ihr ein bis 1999 bestehendes Zollamt eintrug. Seit dem 17. Jahrhundert baute und reparierte man auf der Insel Varvsholmen (deutsch: Werftinsel) Schiffe, weitere Wirtschaftsbereiche im maritimen Sektor waren die Fischerei und der Fährbetrieb über den Kalmarsund zur Insel Öland.

1934 bildete sich ein Verein, der das maritime Erbe der Stadt erhalten wollte und daher Erinnerungsstücke sammelte, die zunächst im Keller der hiesigen Seefahrtsschule eingelagert wurden. Die Bestände wuchsen schnell, weitere Räumlichkeiten waren vonnöten, und am 28. November 1942 konnte ein spendenfinanziertes Seefahrtsmuseum im eigenen Gebäude am Ostrand der Insel Kvarnholmen, auf der Kalmars Stadtzentrum liegt, seine Pforten öffnen.

In den – gemessen an den 5.000 Exponaten – eher kleinen Ausstellungsräumen drängen sich Schiffsmodelle, nautische Geräte, Offiziersuniformen und Seemannskisten, seemännisches Handwerkszeug und Mitbringsel der Seeleute von großer Fahrt, die heutzutage die Artenschutzbehörden alarmieren würden. Gemälde von Schiffen und Persönlichkeiten der lokalen Seefahrtsgeschichte, Schiffsfotos und Zeichnungen bedecken die Wände. Die Informationen sind auf Schwedisch, es gibt aber auch einen Führer auf Deutsch.

Das Museum besitzt darüber hinaus eine umfangreiche Bibliothek sowie das Archiv der Kalmar Varv, der ehemaligen Werft, die in den 1980er-Jahren ihre Türen schloss.

Die eigentliche Ausstellung, die eine ehrenamtliche Mannschaft betreut, versprüht noch den Charme vergangener Zeiten und bildet damit einen Kontrast zu der modernen Präsentation der maritimen Sammlung des benachbarten Provinzialmuseums, die einen der oben schon genannten Kriege zwischen den Ländern Schweden und Dänemark zum Inhalt hat. *Detlef Ollesch*⚓



**EXOTISCH:** Seemanns-Mitbringsel wie dieses Krokodil finden sich zahlreich in dem schwedischen Museum

## INFO

**Anschrift**
Kalmar Sjöfartsmuseum
Södra Långgatan, 39231 Kalmar
Tel. +46 (0)480 15875
www.kalmarsjofartsmuseum.se
kalmarsjofartsmuseum@gmail.com

**Öffnungszeiten**
15. Juni bis 15. August: täglich 12–16 Uhr
Sonst: So 12–16 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung

Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

# Erkennen Sie das Schiff?

❶

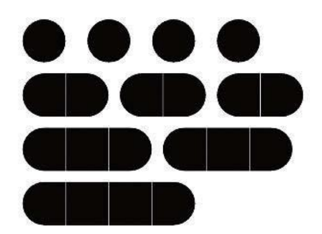
❸

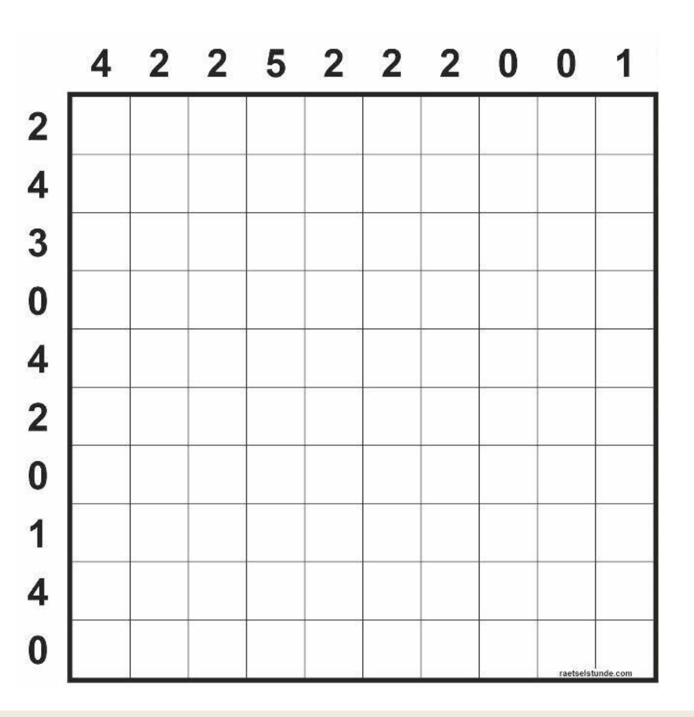
❷

❹

## Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



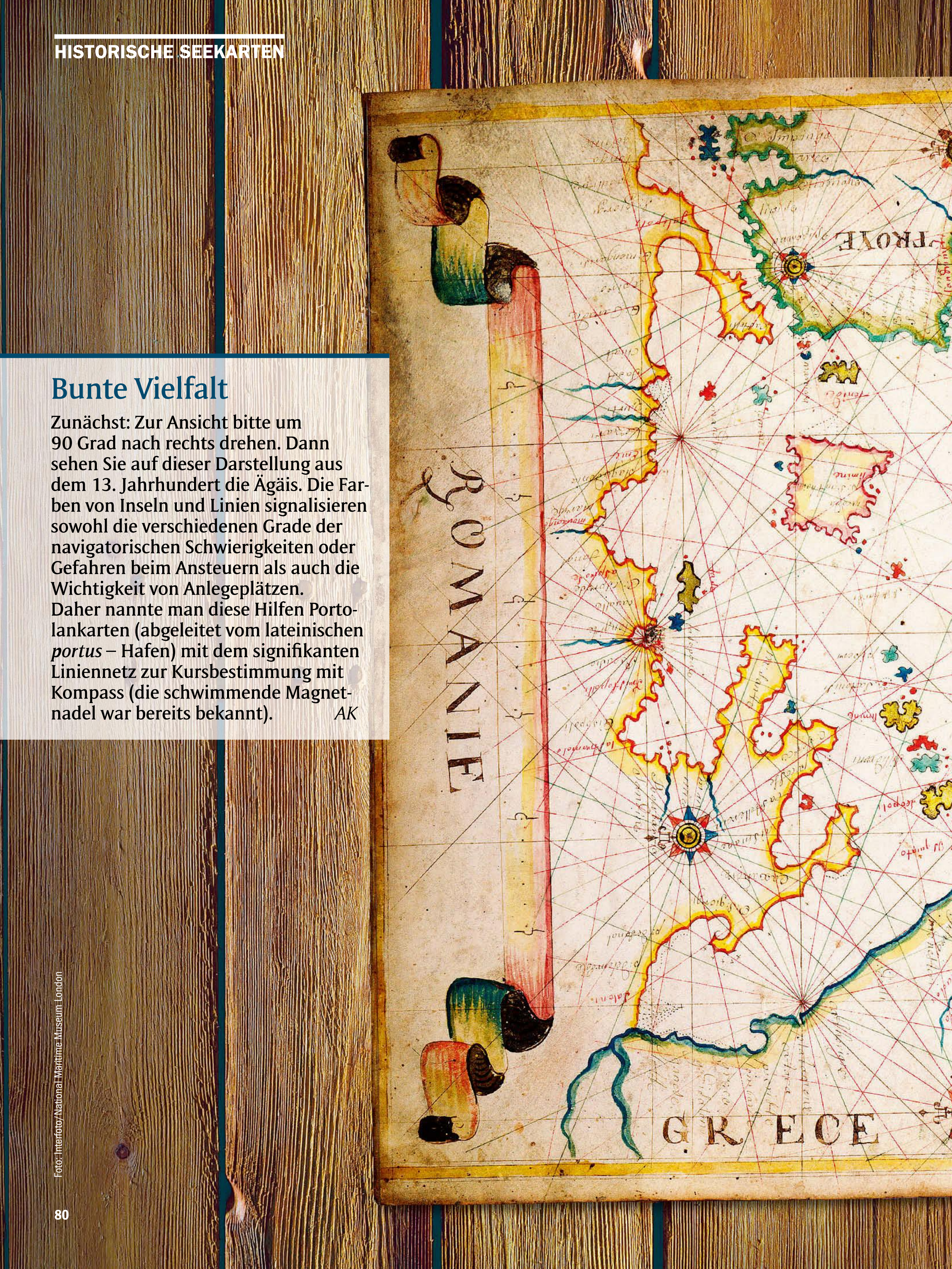



**Lösungen:**

**Bilderrätsel**

1 Fracht- und Passagierdampfer *Austria* (für HAPAG, gebaut 1857)
2 Fregatte *Jianghu III* (China, Stapellauf 1986)
3 Galeone (Spanien, um 1580)
4 Versuchsboot *X 1* (USA, 1955)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



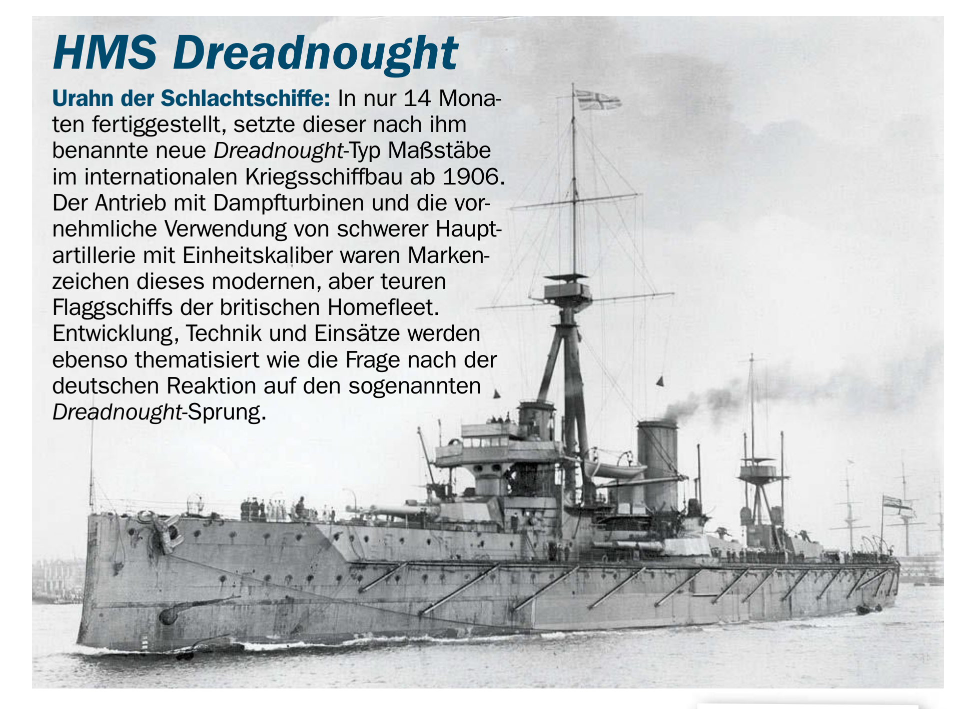

## Bunte Vielfalt

Zunächst: Zur Ansicht bitte um 90 Grad nach rechts drehen. Dann sehen Sie auf dieser Darstellung aus dem 13. Jahrhundert die Ägäis. Die Farben von Inseln und Linien signalisieren sowohl die verschiedenen Grade der navigatorischen Schwierigkeiten oder Gefahren beim Ansteuern als auch die Wichtigkeit von Anlegeplätzen. Daher nannte man diese Hilfen Portolankarten (abgeleitet vom lateinischen *portus* – Hafen) mit dem signifikanten Liniennetz zur Kursbestimmung mit Kompass (die schwimmende Magnetnadel war bereits bekannt). *AK*

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London


MOVREA

# HMS Dreadnought



**Urahn der Schlachtschiffe:** In nur 14 Monaten fertiggestellt, setzte dieser nach ihm benannte neue *Dreadnought*-Typ Maßstäbe im internationalen Kriegsschiffbau ab 1906. Der Antrieb mit Dampfturbinen und die vornehmliche Verwendung von schwerer Hauptartillerie mit Einheitskaliber waren Markenzeichen dieses modernen, aber teuren Flaggschiffs der britischen Homefleet. Entwicklung, Technik und Einsätze werden ebenso thematisiert wie die Frage nach der deutschen Reaktion auf den sogenannten *Dreadnought*-Sprung.

## Walther Gerhold

**Angriff auf Fregatte:** Mit dem Einmanntorpedo „Neger“ gelang Gerhold in der Nacht zum 6. Juli 1944, *HMS Trollope* zu versenken. Welchen Wert hatten derartige Nadelstiche mit „Kleinkampfmitteln“?



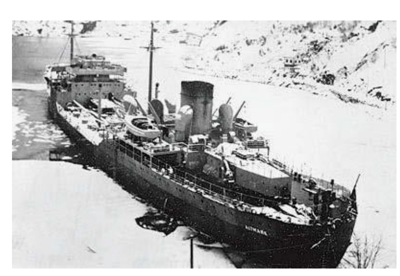



## Legende *Rickmer Rickmers*

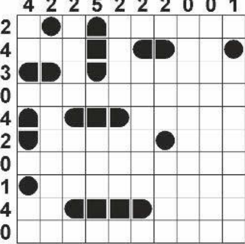
**Dreimaster:** Ehemals Frachtsegelschiff, dient die *Rickmer Rickmers* heute als Museumsschiff in Hamburg. Wir spüren ihrer Geschichte bis in ihre Anfänge Ende des 19. Jahrhunderts nach.

## *Altmark*-Zwischenfall 1940

**Vor 80 Jahren:** Am 16. Februar 1940 enterten britische Marinesoldaten den deutschen Versorger *Altmark* und befreiten Kameraden. Wie reagierten die Deutschen?



**Auflösung des Rätsels**




**AUSSERDEM:**

***St. Louis*** Odyssee eines Flüchtlingsschiffes

**9. Torpedoboot-Flottille** Einsatz in der Ägäis

**Wahrzeichen** Der Leuchtturm von Rubjerg Knude

Fotos: picture-alliance/dpa, United Archives/Topfoto, WZ-Bilddienst, Sammlung Grützner

**Die nächste Ausgabe von**  **erscheint am 10. Februar 2020**



SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

**So erreichen Sie uns**

**Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben**
*Schiff Classic* ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

**Preise** Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

**Erscheinen und Bezug** *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

**Redaktion** (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
*Schiff Classic*
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

**Anzeigen**
armin.reindl@verlagshaus.de

**Impressum**

Nr. 37 | 1/2020 | Januar–Februar | 8. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 113 | 48. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

*Schiff Classic,* Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

**Redaktion** Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

**Wissenschaftlicher Beirat** Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Hamburg, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

**Chef vom Dienst/Herstellung** Christian Ullrich

**Layout** Ralph Hellberg

**Verlag** GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

**Geschäftsführung** Henry Allgaier, Roland Grimmelshausen, Claus W. Küster

**Gesamtanzeigenleitung** Bernhard Willer

**Mediaberatung** Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

**Anzeigendisposition** Rudolf Schuster,
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019

**Vertriebsleitung** Dr. Regine Hahn

**Vertrieb/Auslieferung** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

**Litho** ludwigmedia, Zell am See, Österreich

**Druck** Walstead Central Europe, Poland



**ISSN** 2196-7490

100-%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH.
Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler



